

Kungsholms strandstig

- Ett gestaltungs-förslag för en vattennära promenad

Julia Hedman



Självständigt arbete • 30 hp

Landscape Architecture - Master's programme

Alnarp 2019

Kungsholms strandstig

- A design proposal for a promenade close to water

Julia Hedman

Handledare: Christine Haaland, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr.handledare: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Karl Lövvie, SLU Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Kristin Wegren, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0814

Program: Landscape Architecture - Master's programme

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Omslagsbild: Julia Hedman (2018)

Elektroniskälla: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: landskapsarkitektur, gestaltning, vattenmiljö, promenadstråk, park, vatten

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Jag vill tacka mina båda handledare Christine Haaland och Arne Nordius för deras engagemang, värdefulla råd och för det stöd de gett mig under arbetet.

Jag vill också tacka Amanda, Joakim, Per och Dennis för deras stöd och uppmuntran.

TACK!

Abstract

The water in Stockholm as well as its parks and green areas are important elements of the city fabric as they provide attractive space for the city's inhabitants and can offer them space for recreation, exercise and function as meeting places.

Stockholm's comprehensive plan, The walkable city (2010), describes a continued densification of the Stockholm city area. It also highlights the importance of parks and green areas within the cities, meaning this will be even more important for planners to consider. As a means to meet the increased public pressure, park improvements and higher management efforts are proposed.

In this thesis I have investigated how an existing and well-used green area in the central parts of Stockholm can be developed to handle an already high, as well as an probable increasing, amount of visitors. The focus has been on utilizing the water while providing more space for visitors to sit and stay, as well as the safety experience of the green area. The green area that I'm investigating is Kungsholms strandstig, which is part of a longer walking route around Kungsholmen.

Based on selected literature and site visits, I have analyzed the promenade. From this I have created a basis for my proposal of the design of Kungsholms strandstig and what it may need for the future. I have concluded that the promenade needs greater cohesion, higher perceived safety and more space.

My proposed solution aims to create an attractive and safe environment that can accommodate more people, as well as being more coherent. This is done through traffic separation, improved lighting, and reinforcing the presence of the water. I believe the proposal for the promenade can generate more opportunities for recreation and an even more appreciated path. Since Kungsholms strandstig is a major stretch, I have focused on three parts of the route in its northern part.

Sammanfattning

Vattnet i Stockholm samt dess parker och grönområden är viktiga element i stadsväven då de utgör attraktiva rum för stadens invånare som kan erbjuda dem rum för rekreation, motion och fungera som mötesplats.

I Stockholms översiktsplan, Promenadstaden (2010), beskriver man planerna på en fortsatt förtätning av Stockholm, men lyfter fram parkernas och grönområdenas viktiga plats något som ska resultera i att grönområdena och vattnet får en tydligare plats i planeringen. Planen för att möta det ökade publiktrycket är att parkerna rustas och ges högre skötselinsatser.

I det här examensarbetet har jag undersökt hur ett befintligt och välanvänt grönområde i de centrala delarna av Stockholm kan utvecklas för att klara ett redan högt och ett troligt framtida högre besöksstryck. Fokus har legat på att ta tillvara på vattnet och samtidigt ge mer utrymme till besökarna samt den generella trygghetsupplevelsen av promenaden. Grönområdet som jag undersöker är Kungsholms strandstig, som är en del av ett längre stråk runt Kungsholmen.

Med stöd av utvald litteratur och platsbesök har jag gjort en analys av promenadstråket, och utifrån det har jag skapat en grund för mitt förslag till gestaltningen av Kungsholms strandstig och vad den kan behöva för framtiden. Jag har dragit slutsatsen att promenadstråket behöver större sammanhållning, högre upplevd trygghet och mer utrymme.

Mitt förslag till lösning ämnar skapa en attraktivare och tryggare miljö som kan ta emot fler människor och är mer sammanhängande. Detta sker genom separering av trafikslag, en förbättrad belysning, och att förstärka vattnets närvaro. En upprustningen av promenadstråket tror jag kan generera i fler möjligheter till rekreation och att Kungsholms strandstig blir ett än mer uppskattat stråk. Då Kungsholms strandstig är en omfattande sträcka har jag fokuserat på tre delar av sträckan norra del.

Innehållsförteckning

Del 1.

Inledning

11	Bakgrund
16	Mål & Syfte
16	Metod

Del 2.

Trygghet, komfort & nöje

20	Gehl
22	Tygghet & skydd
23	Komfort
24	Nöje

Del 3.

Platsen

27	Bakgrund
30	Stråk & landmärken
33	Målpunkter, buss-hållsplatser & entréer
35	Delområden
60	Sammanfattning

Del 4.

Inspiration

65	Hornsbergs strandpark
66	Norr mälardstrand
67	Ågatan, Uppsala
68	Vassparken
69	Hamnbassängen
70	Brovaktarparken
71	Rålambshovsparken
72	Sammanfattning

Del 5.

Förslaget

76	Beskrivning
78	Karlsbergbro - S:t Erikskajen
84	S:t Erikskajen
90	Området Tekniska nämndehuset

Del 6.

Reflektion & Diskussion

97	Arbetsprocessen
99	Jämförelse
101	Förslaget
104	Referenslista

Del 1.

Inledning

Bakgrund

Liksom de flesta storstäder växer i allt snabbare takt (Moström 2013), väntas Stockholms befolkning att växa sig allt större. Stockholmarna som tar del i stadslivet, som använder stadens mellanrum och tar sig fram och tillbaka genom staden blir allt fler (Stockholm stad 2010). I Stockholm bor det idag ca 950 000 invånare i innerstads- och ytterstadsområdet (Stockholms stad 2017a). Totalt sett kommer hela Stockholms stad öka med ca 10 000 personer per år och beräknas att nå en miljon invånare vid 2020 (Stockholm stad 2010).

Under större delen av 1900-talet byggdes Stockholm enligt modernismens stadsplanerings ideal. Nya bostäder placerades i förortsstäder med gott om utrymme långt från stadens kärna. Vid slutet av 1970-talet, började man ta avstånd från det modernistiska stadsplaneringsidealet, avstånden mellan människor och det bilberoende det skapade ansågs inte längre hållbart (Åström 1993). Idag är det istället en förtätning av staden som är det rådande stadsbyggnadsideal vilken styr planeringen av städers utveckling. Det förväntas skapa socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbara städer. En förtätning kan dock skapa problem med motstridiga konflikter i hantering av de gröna ytorna då de ofta är i privat ägo. Ett annat problem kan också bli att det kan vara svårt att begära av byggherrar att skapa gröna ytor vid nya projekt (Littke 2015). Vid förtätningar är det alltså inte sällan grönområden som får stryka på foten för den nya bebyggelsen, vilket lett till att det sedan 1980-talet att parker både till yta och till antalet minskat (Boverket 2007), mellan 1999 och 2006 minskade mängden grönyta med 45 hektar i Stockholm (SCB 2008). Under finanskrisen på 1990-talets början påverkades också parkernas och grönområdenas kvalitet. Då man gjorde besparingar på skötseln av parker har många av stadens grönytor blivit eftersatta. Resultatet av det har blivit att andelen park- och grönområden har minskat samtidigt som de håller en lägre kvalitet (Boverket 2007).

Den urbana grönskan är viktig för stadens invånare. Många studier pekar på att natur och parker i stadsmiljö uppmuntrar till fysisk aktivitet och får oss att återhämta oss snabbare från vardagens många påfrestningar (Grahns & Stigsdotter 2009). Mycket tyder på att kontakt med parker och grönområden bidrar till en rad olika positiva effekter på människors välbefinnande så som att det förbättrar humöret, stärker immunförsvaret, ökar människors arbetskapacitet, sänker stressnivåerna i kroppen, och minskar risken för depressioner (Faskunger 2008). Att grönska och natur har en sådan påverkan på oss kan bero på att naturens intryck inte kräver någon eller endast lite mental bearbetning och därför tillåter människor att återhämta sig och få ett ökat välmående (Grahns & Stigsdotter, 2009).

Den utveckling som har skett de senaste åren visar dock att människor i allt större utsträckning drabbas av stressrelaterade sjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar som resulterat i att sjukskrivningar från arbetet har blivit fler och längre (Grahm & Stigsdotter 2009). Människor har en allt mer stillasittande vardag, vilket är en bidragande orsak till att övervikt och fetma ökar i samhället (Folkhälsomyndigheten 2017). Stress och psykiska påfrestningar i arbetslivet ökar också (Ivarsson 2014). De stressrelaterade sjukdomarna har kommit att bli ett stort problem runt om i världen och räknas, tillsammans med hjärt- och kärlsjukdomar beroende på övervikt och fetma, bli två av de största faktorerna för ohälsa i framtiden (Grahm & Stigsdotter 2009).

En bidragande orsak till att fler människor blir överviktiga beror på samhällsutvecklingen med teknikens frammarsch som har gynnat en allt mer stillasittande livsstil. Detta har gjort så att utrymmet för fysisk aktivitet har flyttats från de vardagliga rutinerna, där arbetsuppgifter och hur människor förflyttat sig från en plats till en annan stått för en stor del av vardagens fysiska aktiviteter, att nu till stor del omfatta endast fritiden. Det innebär att ansvaret att tillgodose behovet av motion i stort ligger på individen själv, men även för planerare och arkitekter att skapa miljöer som ger människor förutsättningar att komma ut och röra på sig. Exempel på det är att skapa attraktiva och trygga miljöer som uppmuntrar till utevistelse och motion (Faskunger 2007). Park- och grönområden samt de större naturområden i utkanten av städerna är de områden som stadens invånare kommer i kontakt med i vardagen och kan på grund av att den ökar det mänskliga välbefinnandet och har positiva effekter på hälsan ses som viktiga tillgångar för samhället (Faskunger 2008). Betram (2014) beskriver fyra viktiga aspekter för människor då de besöker parker. Dessa är naturlighet (stor artrikedom i både djur och växtliv, ett varierande landskap, naturlig design och vatten), en ordningsam miljö (städad miljö, med låg upplevd fara för att utsättas för brott, vackra vyer, god tillgång, närhet, lugn och bra utomhusmöblering), befolkade ytor (lekplats inom räckhåll, bra möjligheter att spendera tid med sina barn, utföra sportaktiviteter och träffa nya människor) och rumslighet (utrymme att vistas på och möjlighet att gå ut och rasta hunden). Att förbättra de vardagliga förutsättningarna för ett aktivt liv är en viktig åtgärd för att främja en hållbar utveckling, park- och grönområden har därför en viktig funktion för stadsbornas livskvalitet och hälsa.

Planeringen av Stockholms parker och grönområden har fått en större betydelse under de senare åren. När man i 1999 års översiktsplan beskrev Stockholms stadsbyggnadsstrategi med "bygg staden inåt", hade man i syfte att göra Stockholm till en sammanhängande stad och spara värdefulla grönområden utanför stadsbebyggelsen från att exploateras, men med vaga mål om stadens ut-

veckling av parker. När det 2010 antogs en ny översiktsplan, Promenadstaden, har stadsgrönskan fått en större betydelse. Genom riktlinjerna som framställs i översiktsplanen ska ett både tätt och grönt Stockholm skapas (Stockholms stad 2010). Något som också anses viktigt då Stockholm är en stad präglad av dess vatten och grönska och på många sätt är Stockholms vattenlandskap och lummighet ett unikt inslag och källa till rekreation i den annars hårdgjorda stadsmiljön. Det är dessa tillsammans som utgör en stor del av Stockholms identitet (Stockholm stad 2010).

Vattnet i Stockholm är ofta närvarande men får sällan komma tillräckligt nära. Detta har i viss mån lyfts upp i översiktsplanen, då ett tillgängliggörande av strandkanter vid omvandling av gamla industrier och hamnar anses som ett lämpligt sätt att ta tillvara på de vackra lägen dessa utgör. Stockholm stad vill också göra det möjligt för stockholmarna att bada i innerstadsmiljö genom att häva upp badförbuden i dessa centrala områden (Stockholm stad 2010). Nya projekt i Stockholm så som Hornsbergs strandspark och Slussenområdet, syftar till att göra vattnet tillgängligare för Stockholms fotgängare, där närheten till vattnet ska stärkas genom möjligheten till vistelse på bryggor invid vattnet (Stockholms stad 2016). Vissa menar också att staden inte tar tillräckligt tillvara på de rekreativa värden och möjligheter vattnet har att ge (Gustafsson 2017).

I och med att Stockholm står inför en fortsatt förtätning, även i innerstaden, och att det väntar ett ökat tryck på stadens offentliga rum är tillgången till kvalitativa rekreationsområden inom staden än viktigare. Detta för att tillgodose stockholmarnas behov av park- och rekreationsområden eftersom dessa uppmuntrar och ger möjlighet till rekreation, möten, upplevelser av olika slag och inte minst ett ökat välbefinnande. Stockholm stad vill därför möta behovet av stadsgrönska genom att skapa parker som har fler användningsområden, att man satsar på att öka skötsel och attraktivitet i dessa, och skapar promenader av god kvalitet (Stockholms stad 2017b).

Kungsholms strandstig är ett centralt beläget stråk på Kungsholmens östra sida invid vattnet som sträcker sig mellan Stadshuset och Ekelundbron. Strandstigen började anläggas på 1920-talet som i etapper utvecklats till det promenadstråk som finns där idag. Det är ett populärt stråk, med högt besöksstryck och är i behov av upprustning och förbättring för en ökad användning (Stockholms stad 2017b). Ambitionen för upprustningen av Kungsholms strandstig som presenteras i Kungsholmens parkplan (2017) beskriver en allmän upprustning och att delar av sträckan behöver breddas för en bekvämare framkomlighet. Då det ligger ett fokus på att utveckla redan befintliga parker skulle Kungsholms

strandstigs rekreativvärden, speciellt de rekreativvärdena i anknytning till vatten, i högre grad ska tas tillvara på och utvecklas. Att skapa förutsättningar för ett högre besöksstryck längs med promenaden och en större tillgång och närhet till vattenrummet.

Mål och syfte

Målet med examensarbetet är att undersöka hur det befintliga promenadstråket längs Kungsholms strand skulle kunna utvecklas och gestaltas för att möta ett framtida ökat besöksstryck. Fokus kommer ligga på tillgång och förutsättningar för att parker används, samt hur man kan arbeta med närheten till vattnet för att ge Kungsholms strandstig ökade rekreationsvärden.

Målet är också att utforma idé- och gestaltungsförslag för tre områden på Kungsholms strandpromenad som baseras på undersökningen.

Detta ska göras genom att undersöka och besvara dessa frågor:

- Vilka gestaltungslösningar kan man använda för att tillgängliggöra och skapa större närhet till vattnet och därmed öka vattnets rekreationsvärde vid Kungsholms strandstig?
- Hur kan Kungsholms strandstig utvecklas/gestaltas för att möta ett ökat tryck av besökare?

Syftet är att inspirera till att se potentialen av en utveckling av Kungsholmsstrandstråket och hur en utveckling av sträckan skulle kunna bidra med nya kvalitéer i staden.

Syftet är också att få mer erfarenhet av att göra idéförslag, och att visuellt förmedla förslaget.

Metod

För att besvara frågeställningarna kommer jag genom litteratur, inventering och analys av promenadstråket, referensobjekt och skissande ta fram ett gestaltungsförslag för hur jag tänker att man kan arbeta med dessa frågor. Före idé- och gestaltungsförslaget kommer en presentation av litteraturstudier, en beskrivning av platsen samt av analys av Kungsholmens strandstig att presenteras.

Som en grund för analys har kriterier för vad som är viktigt för att skapa en god utomhusmiljö använts som ramverk. Här har Gehls (2010) teori för en god stadsmiljö och Lynchs analysmetod varit grunden för dessa.

Gehl (2010) beskriver att en god stadsmiljö ska, för att gynna utomhusvistelse, erbjuda besökaren skydd, komfort och nöje. Detta rör sig om kvaliteter i den offentliga miljön som beskrivs mer ingående i del 2 i arbetet.

Kevin Lynch (1960) utvecklade en metod som han beskriver i The image of the city. Metoden går ut på att beskriva hur en stads form och struktur påverkar människor i sin uppfattning av staden och möjligheten att orienterar sig i sin omgivning. Här beskriver han element i staden som påverkar uppfattning och orienterbarhet.

Stråk - är sträckor som människor rör sig längs med vilka de också uppfattar miljön runt omkring dem då de för flyttar sig genom dessa. Lynch menar att de här är de tydligaste och viktigaste elementen i stadsmiljön, där de andra elementen ofta är arrangerade och relaterade till. Exempel på stråk kan vara gångvägar, vägar eller andra transportleder.

Målpunkt - är strategiska punkter i staden där ens färdriktning eller färdmedel kan bytas. Till exempel ses bland annat torgplatser och gatukorsningar som målpunkter.

Landmärken - är ett element eller objekt som är väl synlig i den offentliga miljön, ett objekt som syns på långt håll och underlättar orientering i miljön. Dessa kan vara en stor byggnad, skylt eller något annat som utmärker sig.

Analysen av platsen kommer stå till grund för idé- och gestaltungsförslaget. Här undersöker jag bland annat upplevelsen av hur promenadstråket uppfattas, om möjlighet att uppehålla sig finns, karaktär, estetiska värden, hur man kan utveckla stråket så att fler vattenknutna rekreationsmöjligheter finns samt kunna möta ett ökat besöksstryck. Dessa besök gjordes flera gånger under året, vilka skedde under våren, sommaren och hösten 2017. De värden som jag har tittat på är karaktär, rumslighet, vegetation, sittmöjligheter, vägförhållanden samt övergång till vattnet. De beskrivs genom att Kungsholms strandstig delats upp i delsträckor utefter karaktär.

För att få inspiration till mitt arbete besökte jag referensprojekt som gjordes i syfte att se hur andra har arbetat med liknande projekt vilka kan inspirerar till lösningar för min egen gestaltning av Kungsholmen strandstig. Jag kollade främst efter projekt i och i närheten av Stockholm och gjorde besök i Horns-

bergs strandpark, Norr Mälarstrand, Östra ågatan i Uppsala, Vassparken i Sickla, Hamnbassängen i Hammarbysjöstad, Brovaktarparken och Råambshovsparken.

Vid arbetet med gestaltningen har skissandet använts som metod för att utforma förslaget. Krupinska (2016) beskriver det som att genom att testa sig fram med olika lösningar kan man närma sig och förstå problemet lättare. Det är en parallell tankeverksamhet av problem och lösningar, vilket innebär att gestaltungsprocessen är ett samspel mellan analys och syntes. Detta sker genom att skissandet av förslaget utvecklas allt eftersom, ett prövande av idéer.

Avgränsning

Kungsholms strandstig är en omfattande promenadsträcka. Då tiden för ett arbetet är begränsat till fem månader, 30 hp, har detta gjort att jag fått fokusera på 3 delområden av sträckan.

Att gestalta Kungsholms strandstig skulle kunna resultera i oändligt många förslag där både tid och min egna process har påverkat resultatet.

Läsanvisning

Arbetet består av sex delar. Den första delen behandlar bakgrunden till arbetet, syfte, mål samt metodbeskrivning. Den andra delen består av utvald litteratur som berör ämnet hur man skapar attraktiva och välkomnande utomhusmiljöer. Följande kommer den tredje delen som beskriver platsen och den platsanalys som genomfördes. Fjärde delen i arbetet presenterar inspirationsobjekten. I den femte delen i arbetet presenteras gestaltungsförslaget för Kungsholms strandstig. Den femte och sista delen diskuterar och reflekterar jag över processen att göra arbetet samt förslaget.

Del 2.

Trygghet, komfort & nöje

Det stadsplanerare idag strävar efter att skapa är en mer levande och hållbar stad. Det är en brytning från det modernistiska planeringsidealet och vad man anser är ett misslyckande av stadsbyggnad - det skapades för stora avstånd mellan människor något som gynnade personbilstrafiken och gjorde det mindre gång- och cykelvänligt. I Stockholm har man genom översiktsplanen Promenadstaden (2010) beskrivit att man vill att utemiljön uppmuntrar till att promenera, cykla och uppehålla sig mer utomhus. Strategierna för det är att satsa på att göra städerna till för de gående med hjälp av att bygga tätare och ha utemiljöer av god kvalitet.

Gehl (2010) menar att när utemiljön uppmuntrar till utevistelse, det vill säga när den håller en hög kvalitet med korta avstånd och mycket att se gör att utemiljön genererar till ett livligare stadsliv. Det uppmuntrar människor att använda bilen mindre och istället promenera eller cykla. Ett minskat bilanvändande gör att utsläppen minskar och att röra på sig mer har positiva effekter för hälsan, det är då ett hållbart stadsliv skapas.

Gehl beskriver olika typer av aktiviteter som människor utövar i den offentliga miljön och menar att man kan dela in dessa i tre olika kategorier: nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter. Beroende på utemiljöns kvalitet skiftar omfattningen av dessa aktiviteter.

De nödvändiga aktiviteterna, som innefattar saker människor måste göra som att till exempel gå och handla, gå till jobbet eller skolan är den kategori som varierar minst beroende på utemiljöns kvalitet, just därför dessa aktiviteter måste utföras.

De sociala aktiviteterna påverkas i högre grad i vilken utsträckning de sker ifall utemiljön inte ger förutsättningarna för att dessa kan eller uppmuntrar till att äga rum. Sociala aktiviteter innebär hur man möter och träffar andra människor i staden, vilka kan vara att träffa vänner mer eller mindre planerade och spontana möten med bekanta eller vänner som kan bidra till att sociala utbyten sker. Det finns även en passiv social kontakt vilken går ut på att helt enkelt bara titta på och höra människor delta i stadslivet (Gehl 2007).

Mest påverkas de valfria aktiviteterna som innebär alla rekreationsaktiviteter som att ta en promenad i friska luften, sitta i solen, sparka boll etc., av utemiljöns kvalitet. Det är genom att valfria och sociala aktiviteter uppmuntras äga rum i stadsrummet som en livlig stad skapas (Gehl 2007). Utemiljön, hur den ser ut och uppfattas är därför viktigt genom att den bidrar till att de offentliga miljöerna används. Gehl har beskrivit 12 kvaliteter för vad ett gott stadsrum

utgör och har sammanfattats i tre kategorier skydd, komfort och nöje. Vilka kvaliteter är beroende av varandra och ibland överlappar varandra (Gehl 2010). Nedan följer en beskrivning av teorier kring hur man skapa en välkomnande utemiljö i en indelning liknande Gehls där både Gehls teorier och andra teorier sammanvävs.

Trygghet och skydd

Den upplevda tryggheten är en viktig och grundläggande faktor för att utomhusmiljöer ska användas. Platser som känns otrygga besöks mindre, speciellt under dygnets mörka timmar. Gehl (2010) menar att trygghet, eller "skydd" från trafik och olyckor, brottslighet och våld samt väder, vind, avgaser, damm oljud och bländning av starkt ljus är viktiga faktorer för att en plats ska användas och menar även att orientering i rummet är viktig. Boverket (2010) har i Plats för trygghet gjort en liknande beskrivning om vad som gör att en plats upplevs skyddad från fara och brottslighet och menar att förutsättningarna för en trygg och använd miljö är att den ska gå att överblicka, vara i kontakt med omgivningen, vara befolkad, lätt att orientera sig i och att utemiljön känns välskött.

En plats som ska kännas välkomnande, fri från brottslighet och våld kan skapas genom att platsen som helhet känns omhändertagen och välskött som får platsen att kännas värdefull (Listerborn 2006), något som sätter krav på hur skötsel och underhållning av platsen sker efter anläggande.

En trygg utemiljö eftersträvas under dygnets alla timmar. Därför har belysning en stor påverkan på känslan av tryggheten då den ger möjlighet att kunna se omgivningen samt ger överblickbarhet och orientering av det offentliga rummet (Gehl 2010). Fungerande belysning kring frekvent använda gång- och cykelvägar är viktigt (Listerborn 2006). Bra belysning på vägbeläggning, ytor och trappor gör att det blir enklare för fotgängare att röra och orientera sig på platsen (Gehl 2010). Belysning kan också bidra med att platsen får ett högre attraktionsvärde vilket gör att den upplevs mer välkomnande och kan göra så att besöksfrekvensen ökar. En genomtänkt belysning i områden kan skapa attraktiva stråk för promenader under dygnets mörka timmar vilket också förlänger möjligheten till användandet av utemiljön (Eliasson 2013).

Den upplevda och faktiska tryggheten menar Gehl påverkas negativt av städer som är livlösa och mörka med bristande belysning, obefolkade gångleder och tunnlär. Platser känns generellt mer trygga om de är befolkade. Att en plats

ska bli befolkad har med flera faktorer att göra, korta promenader, attraktiva offentliga miljöer och variation i urbana funktioner. Dessa element kan höja aktiviteten och känslan av trygghet i stadsmiljön (Gehl 2010). Även att det finns målpunkter och aktiviteter i parkmiljöerna som bidrar till en ökad genomströmning av människor (Stockholms stad 2017b). Att platsen ligger i nära tillgång med den befolkade omgivning kan också bidra med att människor ska vilja röra sig där (Listerborn 2006). Människor dras till platser där andra människor är. Det skapar mer liv och rörelse och känslan av trygghet ökar när gatorna inte känns övergivna, något som också brottsförebyggande strategier går ut på: att människor från alla delar av samhället möts i vardagslivet. Andra aspekter för hur en plats kan befolkas härrör från Gehls forskning om olika utomhusaktiviteter, där de sociala och valfria rör vilken kvalitet platsen besitter, vilket tas upp senare i texten (Gehl 2010).

På grund av biltrafiken har förutsättningarna för fotgängare och cyklister nöje att röra sig i staden försämrats med bland annat många stopp vid övergångsställen, svårigheter med att korsa vägar, ödsliga tunnlär och liknande. Detta beror på att det modernistiska stadsbyggnadsidealet gynnade biltrafiken något som har lett till att fotgängare och cyklister blivit lidande. En miljö som är skyddad från trafikens negativa inverkan, att kunna bli skadad eller utsättas från trafikolyckor bidrar också till en mer positiv utemiljö då människor slipper vara aktsamma mot detta. Bättre förutsättningar för säkrare cykling, och gående kan också öka tiden för att vistas utomhus (Gehl 2010).

Komfort

När människor ges möjlighet att stanna länge i den offentliga miljön ökar förutsättningar för ett ökat stadsmyster, då fler människor uppehåller sig längre tid utomhus. Att skapa sådana förutsättningar som tillåter att människor kan ägna sig åt aktiviteter som gör att man uppehåller sig på platsen, leder därför till en känsla av trygghet. Stadsmiljöerna måste tillgodose goda förutsättningar för människor att gå, stå, sitta, titta, och en miljö som gynnar samtal i normal ton (Gehl 2007). När och om dessa aktiviteter kan äga rum under goda förutsättningar, menar Gehl (2010) att dessa aktiviteter och andra relaterade aktiviteter kan utvecklas till alla möjliga olika kombinationer av sociala förehavanden som annars inte hade varit lika självklart möjliga.

Att skapa tillräckligt med plats och utrymme för promenader är en förutsättning för en trevlig och angenäm promenad. Fotgängaren ska inte behöva väja fram o tillbaka eller bli knuffad då man promenerar eller motionerar (Gehl

2007).

Att stå och stanna till är oftast en kortvarig aktivitet. Miljöer som erbjuder en plats att stanna till på för fotgängaren gör det möjligt för denna att kolla vad som händer på platsen. Att titta eller lyssna på vad som sker runt omkring. Människor som behöver eller vill stanna under en längre tid kommer vilja se sig efter någonstans där de kan sitta. Ju längre personen väntar sig stanna desto bekvämare sittplats kommer hen kolla efter (Gehl 2007). Att bjuda in människor till att gå och promenera i stadsmiljön är alltså en bra början men inte tillräckligt för att skapa en levande stad. Utemiljön måste också kunna erbjuda människor att kunna sätta sig ned och spendera tid på platsen. Man kan genom av enkla lösningar som förbättringar av befintliga sittplatser skapa en stor förändring i hur människor använder sig av en plats (Gehl 2010). En bra sittplats är där det finns ett behagligt mikroklimat, bra placerade sittplatser, en bra utsikt, lagom ljudnivå samt inga luftföroreningar eller smuts. Läget på en bra sittplats ska kunna erbjuda fina vyer över vatten, träd, blommor, fina uterum, god arkitektur och konst (Gehl 2007). Sittplatser i utemiljön kan delas in i primär och sekundära sittplatser. De primära sittplatserna kan vara bänkar som är välplacerade vid bra och fina platser. De sekundära sittplatserna är inte de platser man väljer att sätta sig på i första hand utan utgörs av trappor, murar, stenar, pollare, etc. men som kan användas vid behov och utan att se ut som tomma sittplatser när ingen sitter där. (Gehl 2007).

Ljudmiljön på en plats måste också vara godtagbar och kräver att man ska kunna prata och lyssna på varandra. Vilken ljudnivå det är på en plats är viktigt för huruvida ett kvalitativt socialt utbyte kan ske. En bakgrundsljudnivå på 60 dB är gränsen för när ett normalt samtal kan äga rum. Sedan trafiken tagit allt större plats i staden har det gjorts att bakgrundsljudet av trafikljud ökat.

Om dessa möjligheter till aktiviteter erbjuds under en promenad och samtidigt kan erbjuda en intressant rutt med mycket att titta på och uppleva blir upplevelsen av den tid det tar att gå sträckan kortare än upplevelsen av den tid det tar att gå om sträckan hade varit monoton och tråkig.

Nöje

Nöje är, utöver de praktiska förutsättningarna för en utemiljö som uppmuntar till att besökas genom att de tillåter att njuta av miljön, också den visuella kvaliteten. Det handlar om design och detaljerna som kan skapa en vacker och intressant miljö. Den visuella kvaliteten innefattar de totala visuella uttrycken,

estetik, design och arkitektur, detta i kombination med praktiska aspekter skapar god design i uterummet (Gehl 2010).

Skalan på en plats menar Gehl är viktigt för hur en plats upplevs. Platser som har arkitektur i liten skala upplevs som mer spännande, intensiva och varma än storskaliga platser med stora byggnadskomplex och höghus. En inbjudande stad bör vara noggrant designad så att den stödjer stadslivet menar Gehl (2007). En stad ska helst vara byggd runt ett enkelt nätverk som ger korta vägsträckor och få men viktiga platser med hög kvalitet med blygsam rumsliga dimensioner (Gehl 2007).

Att njuta av vackert väder och ett behagfullt klimat, då det tillåter, är något som hör utomhusvistelsen till. Att kunna sätta sig ner på en plats i solen, eller kunna skydda sig från den i skuggan, att kunna sätta sig ute i värmen eller att kunna svalka av sig. Mikroklimatet kan inte styras helt genom utformning men man kan skapa mikroklimat på platser. Detta kan man till exempel göra genom att man planterar träd för att ge en plats skugga eller vindskydd (Gehl 2010).

Att ha något vackert att titta på, på nära eller långt håll berikar staden och upplevelsen av den. En sjö, en vattenspegel, ett landskap och liknande är en eftertraktad miljö i stadslandskapet. Våra sinnens upplevelser berikar vårt liv i staden. Där det finns möjlighet med doft, ljud och känsel ger ofta bra platser att vistas på. Även konst och grönska betyder mycket för livet i staden (Gehl 2010, 2007). Naturen kan ha en stark dragande kraft om den upplevs fin. Träd kan skapa fina vyer, rumslighet men kan också bidra till ett bättre klimat.

Vattnet som naturelement har en stark attraktionskraft, vilket syns inte minst i investeringar i omvandlingar av vattennära platser kajkanter (Kaplan, Kaplan & Ryan 1998). Vattenmiljöer uppskattas för deras bredd och kontrast till land och är visuellt och sensoriskt dynamiska eftersom de reflekterar himlen och vädret då de kan förändra sitt uttryck dramatiskt vilket också gör den till en attraktiv miljö för rekreation. Strandpromenader är därför också särdeles populära stråk för rekreation (Dee 2001). Vattnet är då den har naturliga strandkanter med vegetation och träd, de som uppskattas mest i jämförelse med hårda kajkanter (Kaplan, Kaplan & Ryan 1998). Om man vill undvika att en strandpromenad blir monoton kan man skapa större variation i gångvägar längs med strandpromenaden. Bryggor och spänger ut i vattnet kan tillfredsställa människors vilja att komma nära vattnet och skapar en större tillgång till fysisk kontakt med vattnet (Dee 2001).

Del 3.

Platsen

Kungsholmens strandstig, är ett promenadstråk som ligger i stadsdelen Kungsholmen i Stockholm. Promenaden sträcker sig från Stadshuset och Stockholm C i söder till stadsdelen Stadshagen i norr vid Karlbergssjö koloniområde mittemot mot Karlbergsslott. Sträckan är en del av ett större sammanhängande strandstråk längs med Kungsholmens strandlinje som möjliggör ett nästan obrutet stråk längs med hela Kungsholmen (Stockholms stad 2017b). Kungsholms strandstig och Kungsholmen runt är en del av Hälans stig vilken är ett samarbete mellan Hjärt- och lungfonden och landets kommuner där promenadstråk markeras med längd, för att uppmuntra till ett aktivare och hälsosammare liv (Hjärt- och lungfonden 2016). Längs strandstigen följer Karlbergskanalen och en lång vattenkropp som utgörs av sjöarna Karlbergssjön, Barnhusviken och Klara sjö. Idag är strandstigen ett ca 3 km långt stråk med en varierande bredd mellan ca 5 till 6,5 meter, där det ansluter till parker når en bredd på upp till 68 meter. Strandstigen går längs med vattnet, med vy över Stadshuset, Norrmalms byggnadssiluett och Karlbergs slott i Solna.

Stockholm håller på att växa i snabbare takt. Idag bor det ca 950 000 invånare sammanlagt i Stockholms innerstads- och ytterstadsområdet (Stockholms stad 2017a) Totalt sett kommer hela Stockholms stad öka med 10 000 personer per år och beräknas att få en miljon invånare vid 2020 (Stockholm stad 2010). Befolkningen ökar och markutrymmena minskar. På Kungsholmen bor det ca 69 800 (Stockholms stad 2017a). Kungsholmens östra del som gränsar mot city, har mycket lite friyta per invånare, tillsammans med Norrmalm och Södermalm har de minst i Stockholm. Sedan 2007 har befolkningsantalet på Kungsholmen ökat med ca 13 000 personer och beräknas öka med ytterligare 4 000 invånare fram till år 2025 (Stockholms stad 2017b). I den angränsande stadsdelen Norrmalm bor det idag ca 69 000 invånare. Norrmalm är folktätt och tätbebyggd. Här förväntar man en ökning på 5000 invånare i stadsdelen fram till år 2023. Den täta bebyggelsen gör att andelen park per invånare är väldigt låg och minst av alla stadsdelar i Stockholm, ändå väntas ytterligare förtätning av Stockholms inre stadskärna (Stockholms stad 2015).

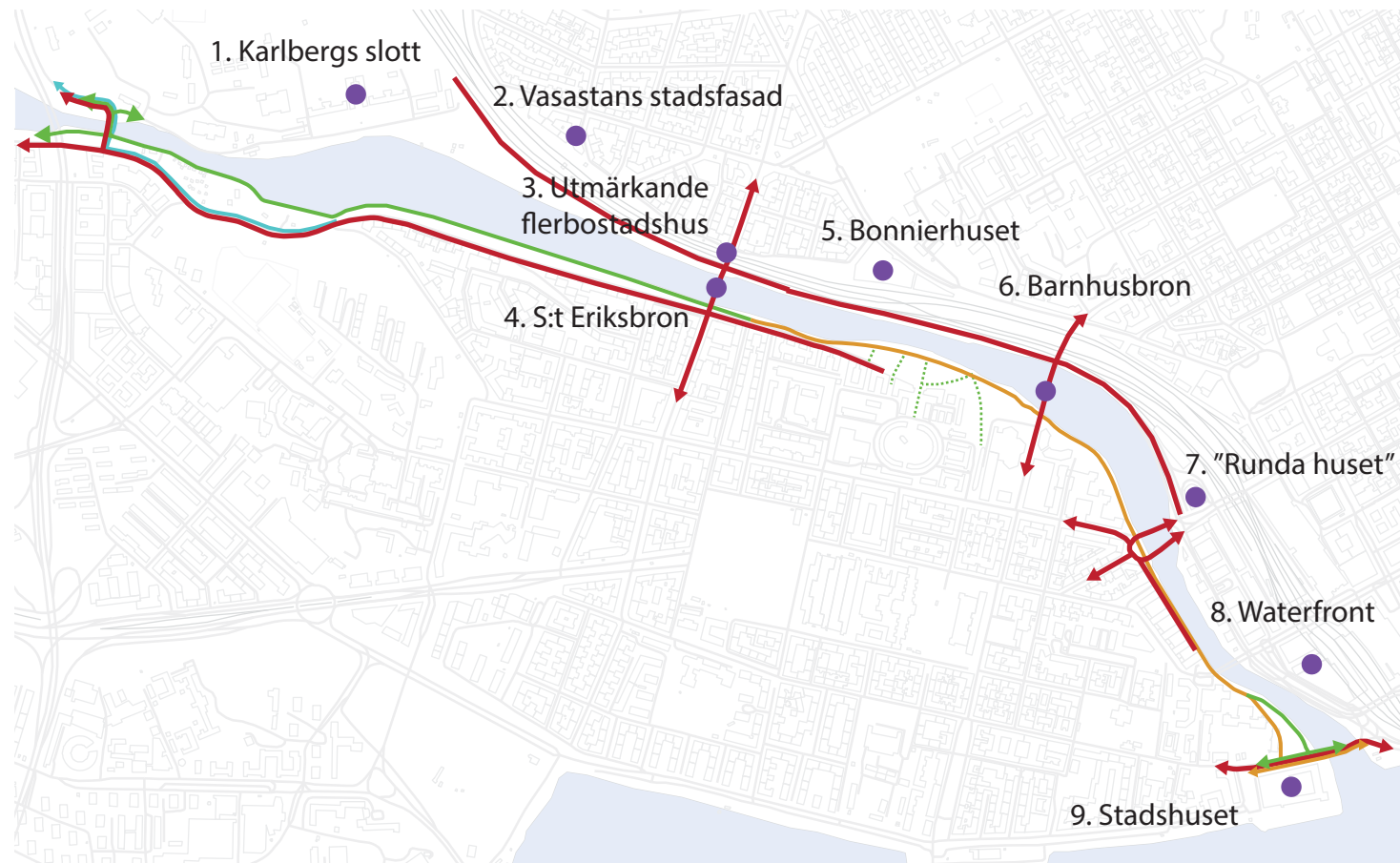
Kungsholmens strandpromenader tar upp en större del av strandpartiet runt Kungsholmen, vilket har skapat möjligheten att kunna gå runt hela stadsdelen. Den nyaste strandpromenaden på stadsdelen är Hornsbergsstrandpark, som blev till i och med omvandlingen av ett industriområde på nordvästra Kungsholmen. Längs med södra strandlinjen finns Norr Mälarstrands strandpromenad av naturromantisk karaktär som är ritad av Holger Blom och Erik Glemme och anlades mellan 1941 – 53 (Andersson 2013). Mellan dessa stråk och närmast City finns Kungsholms strandstig, ett centralt beläget stråk på Kungsholmens östra sida mot Norrmalm och Solna till.

Strandstigen på Kungsholmen har skapats i etapper, i södra delen började promenadstråket anläggas på 1920-talet då delar av Serafimerlasarettets park togs i anspråk i samband med att Stadshuset och dess trädgårdar byggdes. 1930 började man anlägga en strandpromenad från Serafimerstranden till Kungsbro strand. Ytterligare en del av strandlinjen tillgängliggjordes 1957, tidigare hade stråket tillhört S:t Eriks sjukhus och AB Separator. 1990 anlade man parken Grubbensparken i anknäring till sträckan (Stockholms stad, 2017b). Koloniområdet Karlbergs Bro i den norra delen anlades med 19 lotter redan 1909 (Stockholms stad 2008).



Figur 1. Översikt av Kungsholms strandstig och omkringliggande parker och stråk

Analys

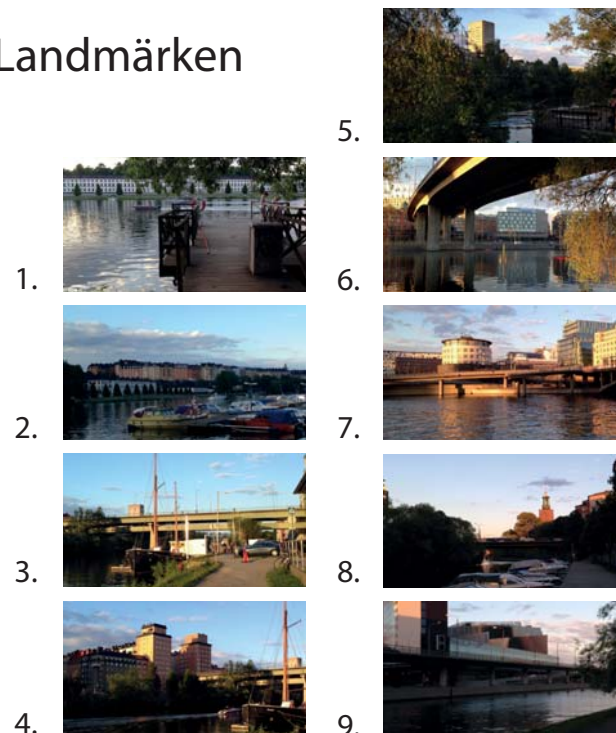


Figur 2. Stråk och landmärken

Stråk

- Gånväg
- Gång- och cykelväg
- Cykelväg
- Bilväg
- Landmärken

Landmärken



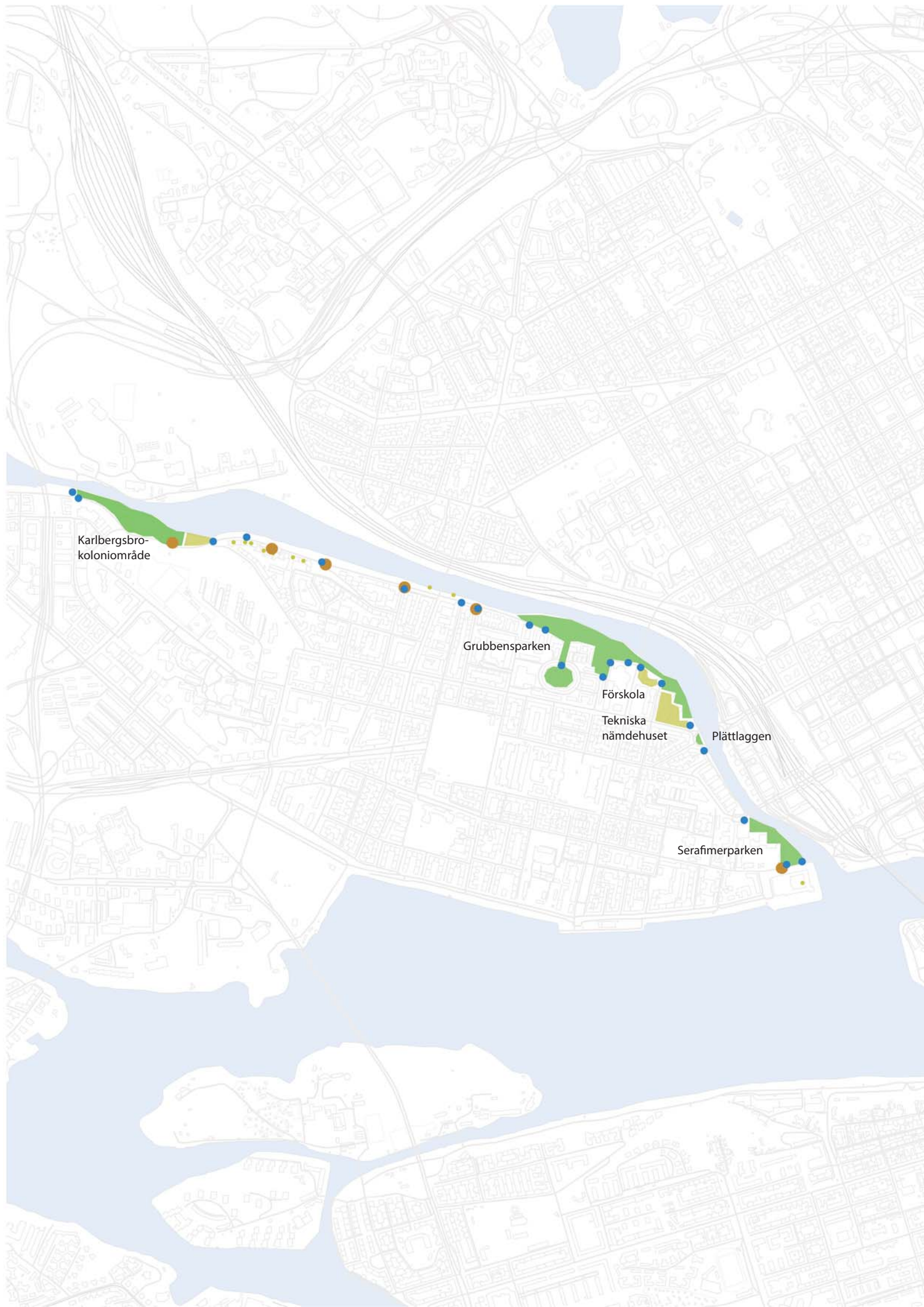
Genom Kungsholmens östra sida följer gångstråket längs strandkanten. I norr ansluter huvudstråket till Hornsbergs strandpark, och Karlberg där man kan ta sig vidare till Norrmalm. I Söder ansluter stråket till Norr Mälärstrand och stadshusbron över till Stockholm Central. Vid de större parkrummen går mindre gångvägar. I Grubbensparken leder dessa genom parken upp mot Kungsholmen, vid Serafimerstranden leder gångvägen ut mot Stadshusbron. De mindre gångstråken i parkerna skapar en variation i rörelsen på platsen. Vägmaterialiet skiftar mellan asfalt och stenmjöl längs med sträckan och är i relativt gott skick men skulle behöva förbättras på delar av gångstråket.

Genom den södra delen av Kungsholms strandstig fram till S:t Eriksbron följer en gång- och cykelväg. Efter S:t Eriksbron får cyklister längs med Kungsholms strand samsas med biltrafiken. Genom en utredning av cykelstråket gjord av Stockholms stad har man gjort en alternativ lösning för cykeltrafiken. För att cyklister ska gynnas på stråket är cykelvägen markerad med röd asfalt, på vägen. Bilisterna i sin tur får turas om att köra om varandra i mittenfältet (Stockholms stad 2015b).

De trafikerade vägar som följer närmast grönstråket Kungsholms strandstig är den trafikerade Kungsholms strand mest påtaglig. Den följer en sträcka där stråket är som smalast, med ca 3000 fordon per dygn (Stockholms stad 2015b). Trafiken är mer påtaglig närmare city. Serafimer parken är dock trots att den ligger nära Stadshusbron relativt skyddad av vegetationen som längs med Stadshusbron skyddar parken. När man rör sig under Kungsbron är trafiken mer påtaglig då bron inte ligger högt ovanför parken, tvärdelad och omsluter parken Plättlaggen. Vegetationen i plättlaggen som växer upp mot bron upplevs dämpa trafiken något. Området Grubbenspark och Karlbergsbro koloniområde upplevs skyddat från att se och höra trafiken.

Kungsholms strandstig är mer eller mindre påverkat av trafiken från Klarastrandsleden på andra sidan kanalen men skärmas delvis av genom att det finns ett träd och vegetationsridå längs med delar av Klarastrandsleden.

Längs med sträckan finns flertalet karaktäristiska byggnader som utgör landmärken som skapar igenkänning och höjer orienteringsförmågan längs med Kungsholms strandstig. Kanalens öppna vyer ger en blick över på Norrmalm och den stadsfasad med de karaktäristiska byggnader som finns där, vilket också ger fina och spännande vyer.



Målpunkter

- Park
- Service
- Busshållplatser
- Entréer

I samband med promenadstråket finns ett antal målpunkter som genererar rörelse genom Kungsholms strandstig. Dessa består av de större parkerna i koppling till promenaden, samt en förskola, båtklubb/förening, restauranger, och småaffärer, Karlbergs bro koloniområde samt de busshållplatser som är i anslutning till strandstigen. Flera målpunkter ligger vid den snäva biten av promenaden vid Kungsholms strand, vilket kan bidra med att människor också rör sig mer längs stråket.

Entréerna ner till stråket finns i samband med målpunkterna men också på flera ställen längs med Kungsholms strandstig vilket gör att det finns möjlighet att ta sig ner till promenaden från många olika ställen och tillgången till promenadstråket upplevs god.

Figur 3. Översikt över målpunkter i samband med promenadstråket

Delområden

I följande del studerades aspekterna karaktär, vegetation, vyer, material, sittmöjligheter, belysning, vägförhållanden och vattenkontakten på promenadstråket. Promenaden är indelad i mindre delsträckor för att underlätta inventeringen.

Karlbergsbro

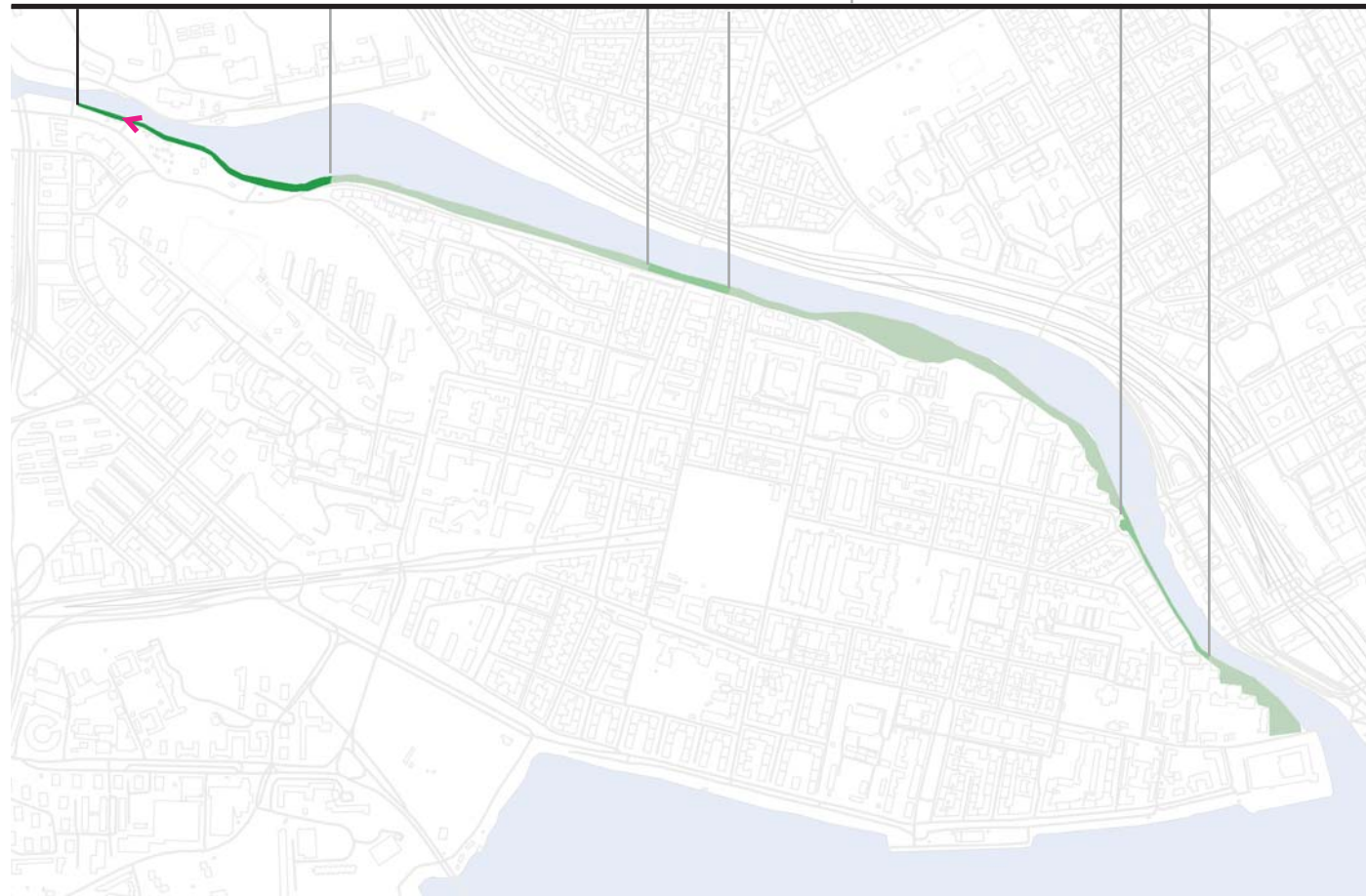
Strand mellan
Karlbergsbro
och S:t Eriksbron

Kaj vid S:t
Eriksbron

Strand mellan
S:t Eriksbron och
Barnhusbron och
Grubbensparken

Kungsbro
S t r a n d

Serafimer-
stranden



Figur 4. Översikt över delområden på Kungsholms strandstig

I stadsdelen Stadshagen, vid Karlbergstro kolonimråde i norra delen av Kungsholms strandstig följer ett lummigt område på promenadstråket. Denna följer en bit ner till den båtforeningsplats som ligger mer söder ut på promenaden.

Karaktär: Den utmärkande karaktären utgörs av de kolonilotter som ligger invid stråket och den trängre delen av kanalen som är av betydligt mer lummig karaktär, och naturlig än parkerna kring Karlbergskanalen. Stråket är insprängt mellan vattnet och kolonimrådet.

Vegetation: Närmast kanalen består vegetationen av pilar och slyvegetation. Koloniträdgårdarna avskämmas med häckar närmast Ekelundsbron men övergår senare till trästaket där kolonilotternas vegetation blir synlig. En stor gräsmatta finns utanför det stora samlingshuset.

Vyer: Platsen har fina vyer över det gröna och lummiga området och Karlbergskanal i den norra delen. I söder öppnar vegetationen upp sig och en vy över Karlbergssjön och Norrmalms stadssiluett syns.

Material: Utöver de vegetationsmaterial som utgör en stor del av platsen och dess naturlika karaktär går här en träspång och en stenmjölsstig.

Sittmöjligheter: tre bänkar finns längs med stråket, upplevs som något slitna. En bänk är placerad vid en



◀ Bild tagen. Den smala grusgången invid kolonimrådet och Karlbergskanalen. Foto: Julia Hedman

fin vy ut över Karlbergssjön och stadssiluett.

Belysning: Stolpmaturer finns längs med hela delsträckan av promenaden.

Vägförhållanden: Efter Ekelundsbron övergår gångvägen till en träspång och fortsätter sedan som en stenmjölsgång. Det är ett högt besöksstryck på gångvägen som upplevs för snäv för att man ska kunna rör sig helt bekvämt under vissa tider av dygnet (Stockholm 2017b) breddning av gången skulle behöva göras.

Övergång till vattnet: Övergången sker i en delvis brant slänt som är örtbklädd och med sly i varierad höjd. I slänten växer också träd i olika åldrar, främst pilar. Slänten ger en fin utsikt över Karlbergskanalen. Här finns ingen tillgång till fysisk kontakt med vattnet. Där stråket är som smalast längs med Kolonimrådet och den smala Karlbergskanalen med vy över kanalen och båtlivet skulle bättre möjligheter att stanna till kunna skapas.

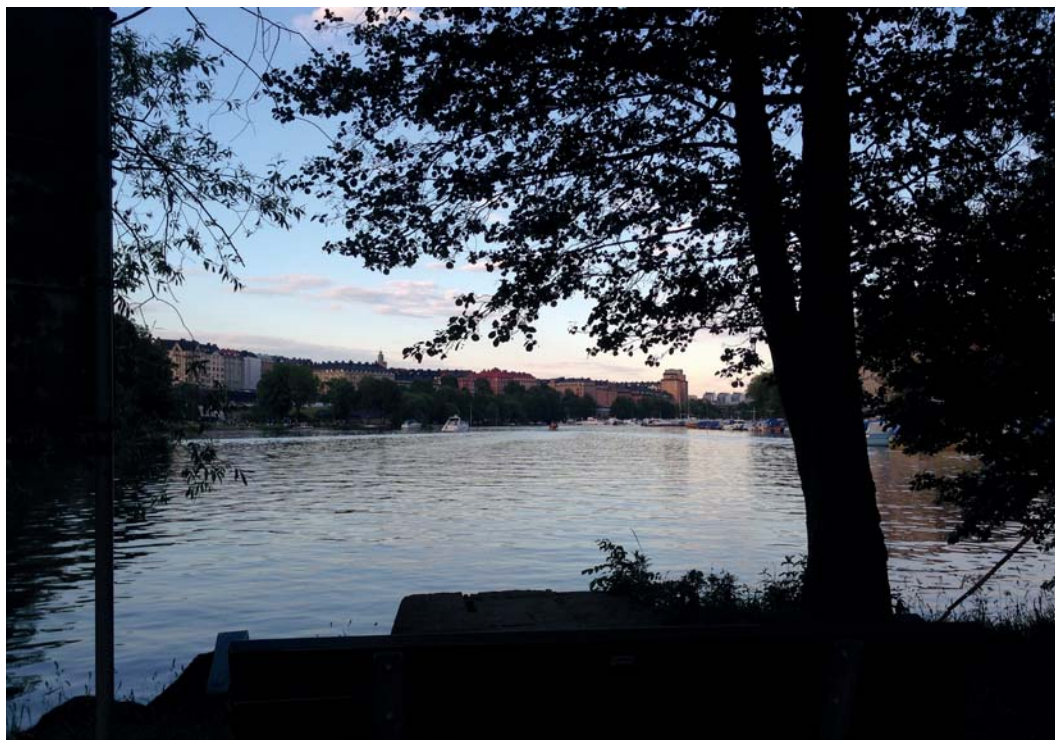
Vid den utsiktspunkt som finns strax nedanför kolonimrådet finns möjlighet att skapa finare sittmöjligheter och fysisk kontakt med vattnet.



Träspång mellan Karlbergskanalen och Koloniområdet Foto: Julia Hedman



Koloniområdets samlingshus. Foto: Julia Hedman

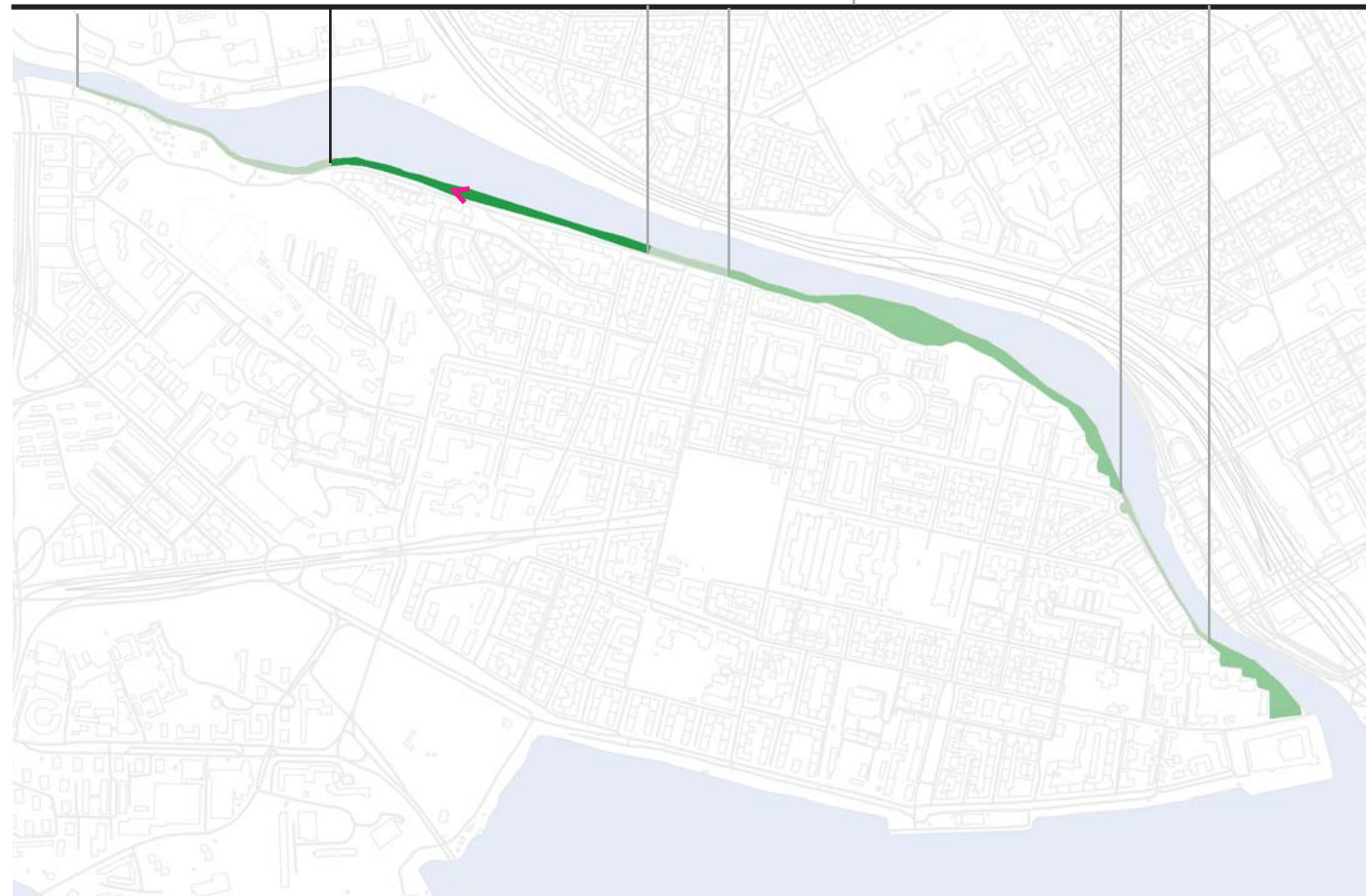


Vy över Normalms stadsiluett. Foto: Julia Hedman



Båtliv vid sträckan. Foto: Julia Hedman

Karlbergsbro Strand mellan Karlbergsbro och S:t Eriksbron Kaj vid S:t Eriksbron Strand mellan S:t Eriksbron och Barnhusbron och Grubbensparken Kungsbro Strand Serafimerstranden



Figur 5.

Sträckan går mellan båtforeningens båtförvaringsplats och S:t Eriksbrons kajplats.

Karaktär: Vegetationen öppnar upp sig och ger utsikt ner mot city. Den befintliga stenmjölsgången och växtligheten ger en naturnära karaktär och trädraden längs med sträckan skiljer promenaden från den trafikerade vägen och Stadshagens slutna bostadskvarter. I öster är stadsgränsen mellan Stockholm och Solna påtaglig med den husvägg som Rörstrandvägens hus på Norrmalm utgör.

Vegetation: Slänterna utgörs av gräs och pilar i rad längst sträckan. Släntkanten närmast vattnet består av en stenskonning med diverse växtlighet ibland enstaka blommande vattenväxter som näckros finns här.

Vyer: Karlbergs slottsområde är en tydlig och tilldragande vy under sträckan. Vyerna ner mot city och s:t Eriksbron skapar spännande kontraster.

Material: De material som karaktäriserar platsen är de vegetationsartade och stenmjölsgången och stenskonningen ner mot vattnet.

Sittmöjligheter: Bänkar finns längs stenmjölstråket, en sliten brygga med möjlighet att sitta på finns



◀ Bild tagen. Vy från strandpromenaden mot S:t Eriksbron. Foto: Julia Hedman

med utsikt över Karlbergsslott.

Belysning: Längs hela sträckan

Vägförhållanden: Den smala grusgången som leder ner mot city ligger sträckvis en etapp nedanför bilvägen. Ingen befintlig cykelväg finns och grusvägen ger inget utrymme för cyklister och upplevs smalt även för gående.

Övergång till vattnet: Sker i en mindre slänt som består av en stenskonning som skapar ett avstånd till vattnet. En brygga med sittplatser finns längs med sträckan. Tillgången till vattnet skulle kunna öka bland annat då området är populärt att användas för vattensport, här anordnas bland annat surfkurser, en ökad tillgång till vattenrummet skulle gynna den här delen av sträckan.



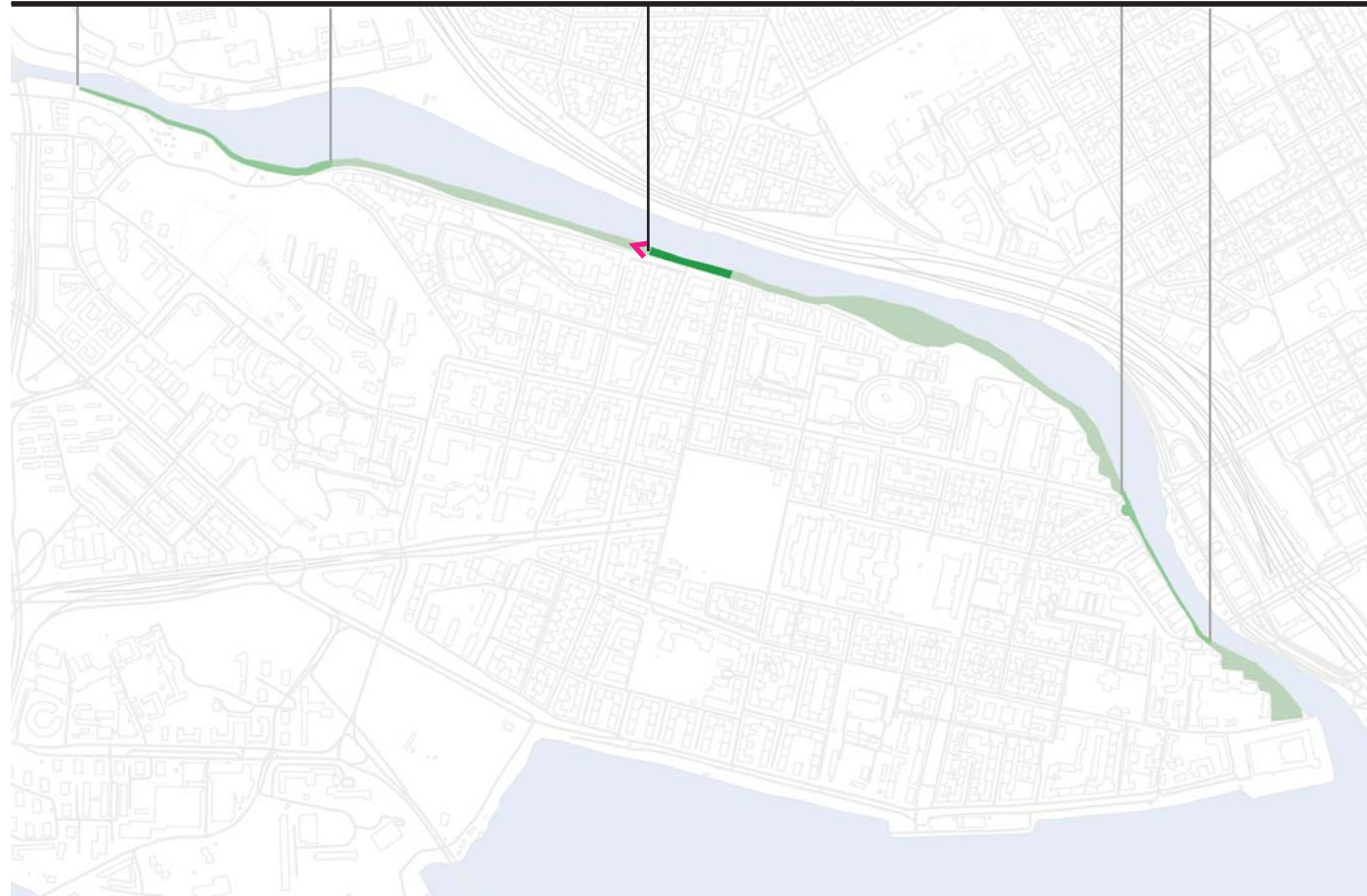
Utsikt mot Karlbergs slott. Foto: Julia Hedman



Rikt båtliv längs med promenaden. Foto: Julia Hedman



En av många entré till standspromenaden. Foto: Julia Hedman



Figur 6.

Kajen sträcker sig en bit på vardera sida under S:t Eriksbron.

Karaktär: Sträckan upplevs öppen men snäv. Kajen karaktäriseras mest av hårdgjorda material, storskalighet men också av det båtliv som finns på platsen. Bron och parkeringen under gör att det upplevs som om platsen förlorar sitt sammanhang för promenadstråket då den känns omhändertagen och försummad. Den trafikerade vägen som följer längs stråket ligger i samma höjd som stråket nu och tar mer uppmärksamhet i anspråk. S:t Eriksbron bidrar med mer stadsmässig karaktär.

Vegetation: Gräs och örtvegetation längs kajkanten och ett fåtal pilar.

Vyer: Vyerna i sidled från platsen över kanalen är fina inslag på sträckan

Material: Platsen mest karaktärgivande material är stenmjöl och betong.

Sittmöjligheter: Inga sittmöjligheter längs med sträckan vid kajen

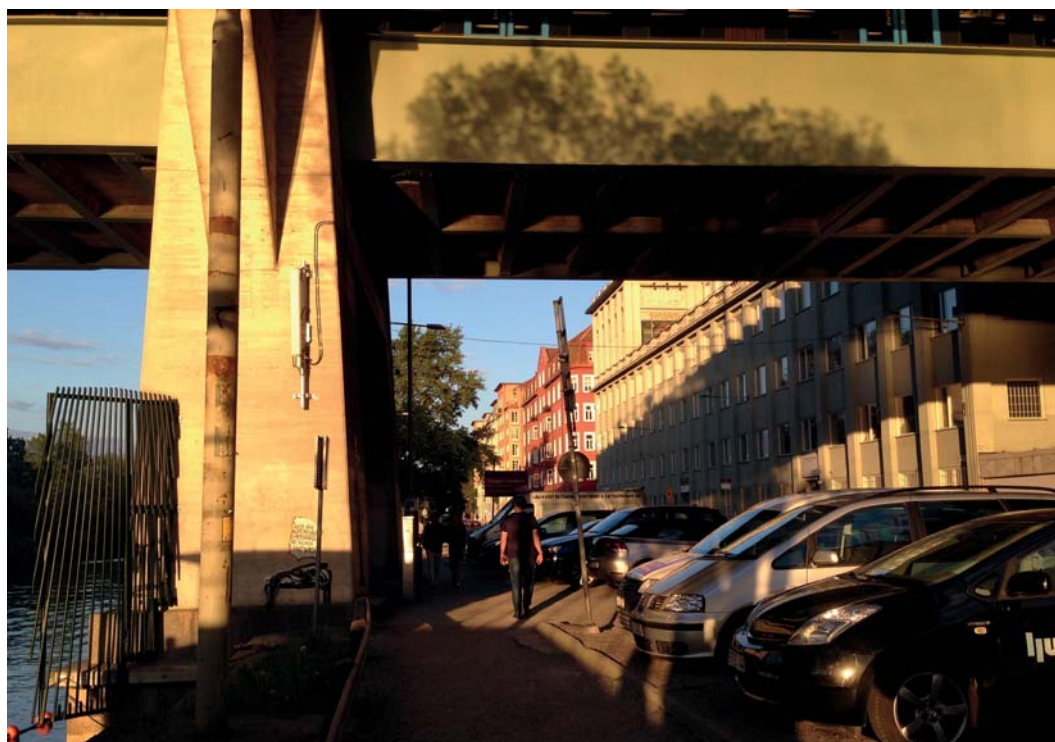
Belysning: Belysning går längs med sträckan, men är bristfällig under bron där den upplevs mörk och dyster kvällstid.



◀ Båtar som ligger förtöjda vid Kajen. Bild tagen. Foto: Julia Hedman

Vägförhållanden: Den grusade gångvägen som leder ned mot city och övergår i söder till asfalt. Gångvägen ligger nu i höjd med bilvägen och blir mer påtaglig för fotgängare. En parkeringsfil går längs med sträckan precis under bron och tar mycket plats i anspråk.

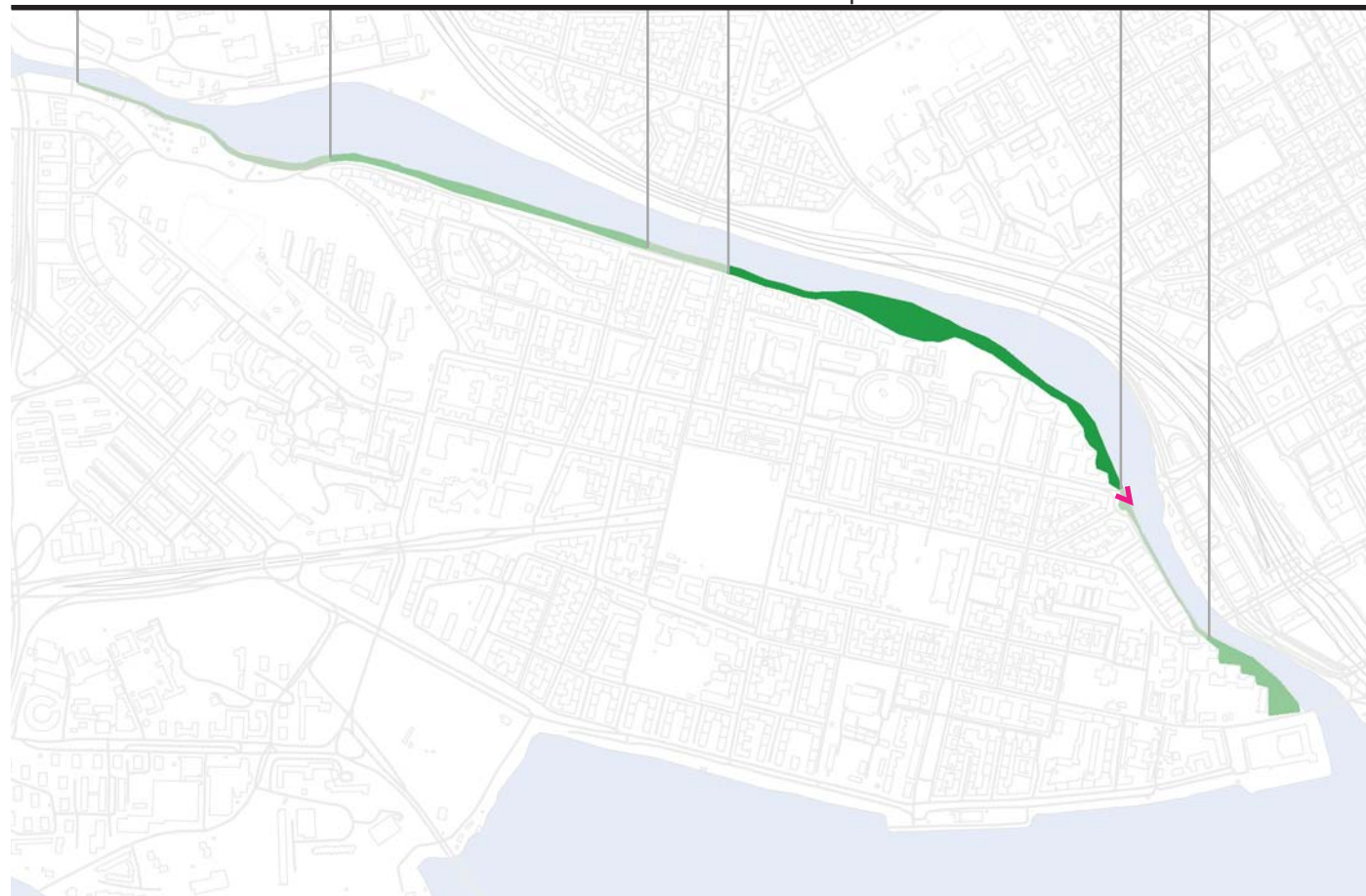
Övergång till vattnet: Kajkant i betong med ca två meters höjd.



Brofäste S:t Eriksbron och den befintliga parkeringen. Foto: Julia Hedman.



Kajkant söder om S:t Eriksbron. Foto: Julia Hedman



Figur 7.

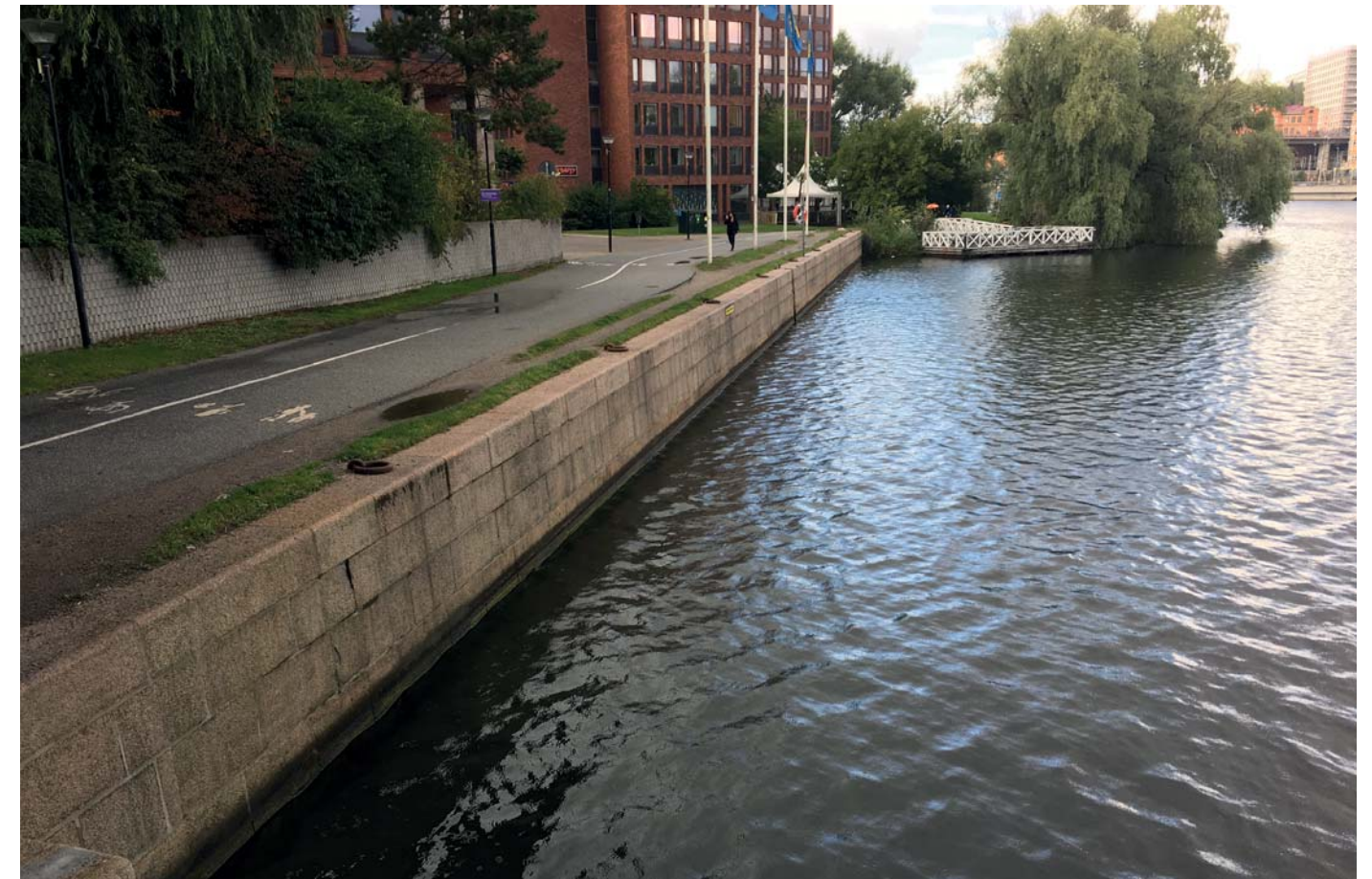
Platsen: Sträckan går från kajen vid S:t Eriksbron och Barnhusbron.

Karaktär: Området är av lummig parkkaraktär, parken som tillkom under slutet av 1950-talet och har påverkats av det rådande ideal för parker som kallas Stockholmsstilen (Stockholm 2008), en stil som utgörs av att placera det byggda i naturmiljö och var starkt präglade av att vara öppna demokratiska rum (Andersson 2000). En stor öppen yta med en damm, leder upp mot Grubbensparken. Söder ut ner mot city blir parken mer naturlig och utgörs av en till synes vilt växande bergsknalle. Vid Grubbensparken skärmar vegetationen av från stadsmiljön som gör att stadens myller inte blir lika påtaglig.

Barnhusbron delar upp parkrummet genom att den upplevs som ett otrevligt inslag under promenaden och då det skapar en ganska stor rumslighet. Den upplevda skalan efter bron ändrar till att bli mer storskalig, vilket mycket beror på Tekniska nämndhusets byggnad. Området efter Barnhusbron upplevs som en glesare variant av den lummiga parken och känns mindre underhållen.

Vegetation: Längs med vattnet står pilar, på en gräsbeklädd strandkant. Parkerna innehåller en varierad vegetation olika typer av träd och prydnadsväxter.

Vyer: Vattnet är nästan uteslutande avskärmat av en trädridå som följer längs strandkanten, men parkens



◀ Bild tagen. Området utanför Tekniska nämndhuset. Foto: Julia Hedman

karaktär skapar en fin miljö att sitta och ta det lugnt i.

Material: Längs med gångvägen utgörs materialen mest av den asfalterade vägen och kullerstenarna som skiljer gång- och cykelvägen åt.

Sittmöjligheter: Bänkar finns längs med gångvägen, en brygga finns i samband med Grubbensparken och vid Tekniska nämndhuset.

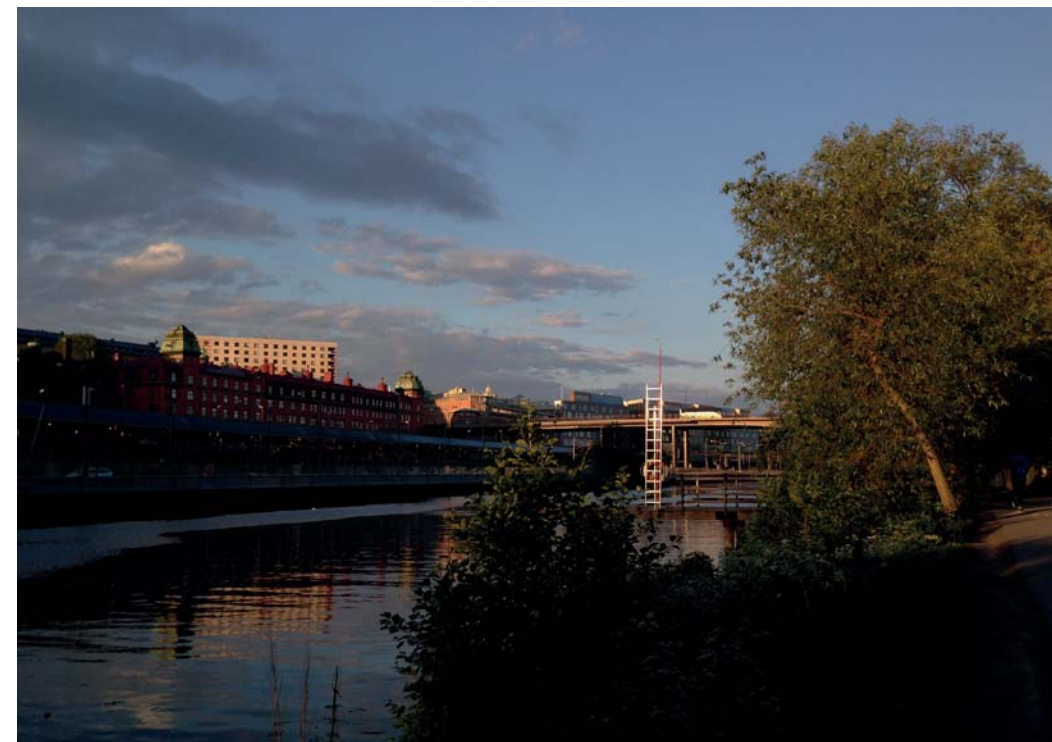
Belysning: Belysning finns längs med sträckan men har här en annan utformning än tidigare och i parkerna, under Barnhusbron är den bristfällig.

Vägförhållanden: Asfalterad gång- och cykelväg men vid sidan av vägen går ett smalt stråk grusväg som används flitigt av motionärer.

Övergång till vattnet: En svagt lutande gräs- och örtbeklädd slänt går ner mot vattnet. Pilar växer längs med slänten, en brygga gör att man kommer ut lite på vattnet men möjligheten till vattenkontakt är låg.



Kombinerad gång- och cykelväg längs med delsträckan. Foto: Julia Hedman



Glimtar av vattnet från promenadstråket. Foto: Julia Hedman



Vy från bryggan upp mot Grubbensparken. Foto: Julia Hedman

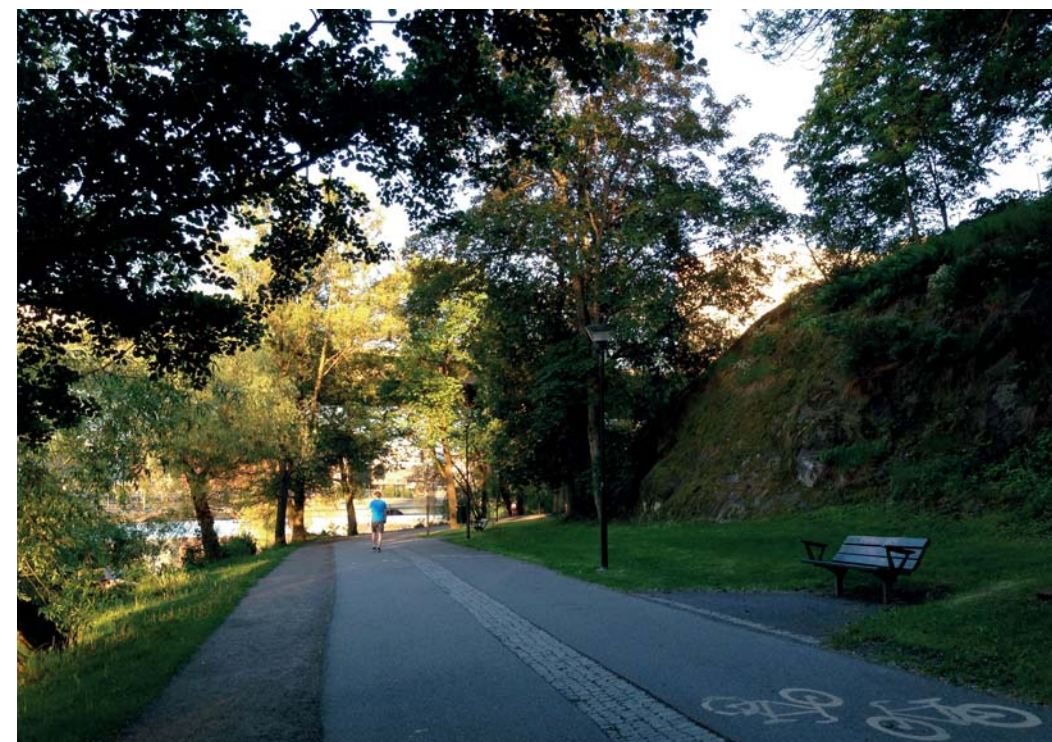
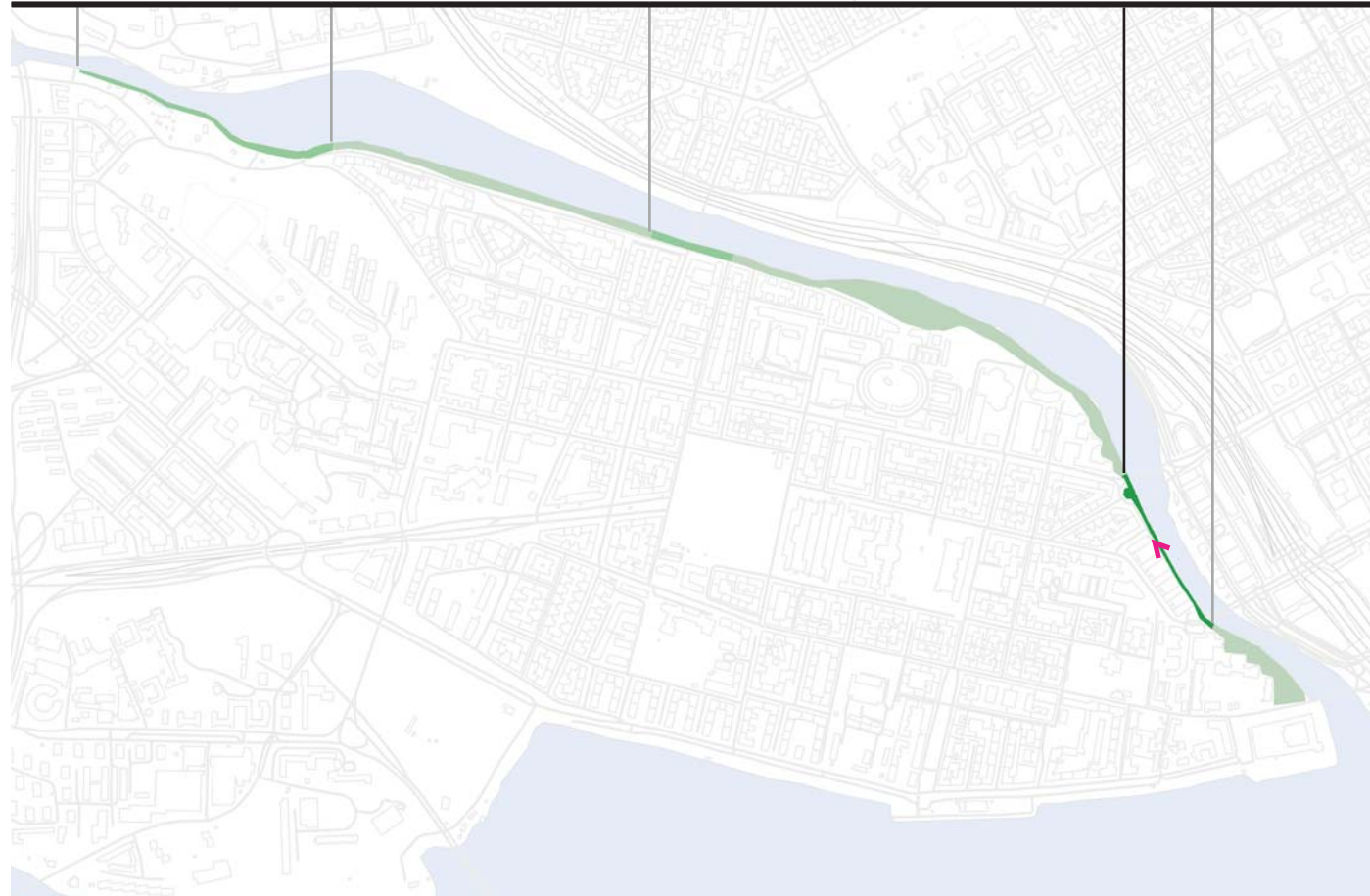


Foto: Julia Hedman



Figur 8.

Sträckan går mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten.

Karaktär: Stråket utgör en smal sträcka längs med vattnet. Trafiken, och stadslivet är påtagligt. Broutrymmet känns trångt och kan kvällstid upplevas ovälkomnande. Karaktärsgivande drag är det hårdgjorda. Den hårdgjorda kajkanten, betongen och det stenmaterial som har använts på väggarna vid gångvägen. Gröna inslag får man genom Plättlaggen och strandparken på Blekholmsterrassen på andra sidan kanalen. Kanalrummet mellan sträckan och bebyggelsen utgör det mest karaktärsgivande här.

Vegetation: I Plättlaggen finns växter av parkkaraktär. Närmast Kungsbron utgörs sträckan främst av gång- och cykelvägen där ingen vegetation växer. Närmare city står trädrader längs med gången och vid sidan av bron vid Kungsholmsgatan finns en blomsterplantering med klätterväxter.

Sittmöjligheter: I plättlaggen finns plats att sitta.

Belysning: Belysningen längs med väggarna på platsen är gammal och skulle till förmån för platsen lysas upp med en mer attraktiv och effektiv belysning.

Vägförhållanden: Gång- och cykelvägen leds upp ovanför sträckan, där en grusgång tar vid. Närmare Klarabergsviadukten sker en övergång av markmaterialet till en yta med färgade betongplattor, vilka skär



◀ Bild tagen. Foto: Julia Hedman

sig mot resterande karaktär.

Övergång till vattnet: Kajen har varierad övergång. Närmast Kungsbron består övergången av stenbelagd och skarpt lutande kant som övergår vid bryggplatserna till en kajkant.

Vyer: Vattnet utgör en trevlig vy och då kanalen smalnar av skapar det en kontrast till den öppenhet som finns på andra delsträckor av promenaden. Båtlivet utgör ett trevligt visuellt inslag i miljön.

Material: Betong, sten, asfalt och viss växtlighet.



Kungsbrons brofäste. Foto: Julia Hedman



Parken Plättlaggen som ligger inkilad mellan Kungsbroarna. Foto: Julia Hedman

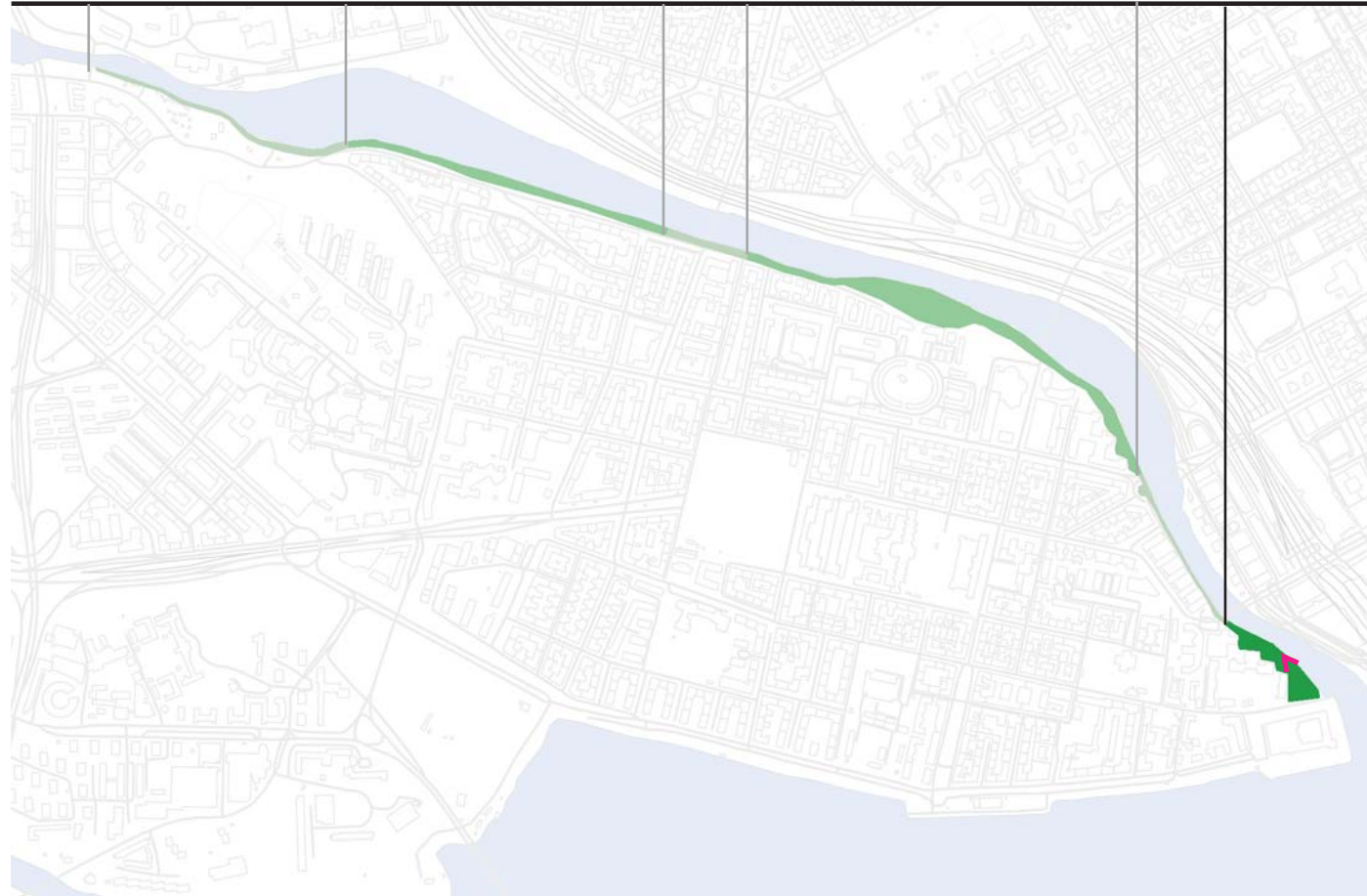


En av de mindre transportvänliga delar av promenaden med dålig belysning och snäv gångväg utan känsla att kunna ha flyktväg. Foto: Julia Hedman



Passage under Klarabergsviadukten. Foto: Julia Hedman

Karlbergsbro Strand mellan Karlbergsbro och S:t Eriksbron Kaj vid S:t Eriksbron Strand mellan S:t Eriksbron och Barnhusbron och Grubbensparken Kungsbro Strand Serafimerstranden



Figur 9.

Sträckan går mellan Bolindersplan och Stadshusbron.

Karaktär: Efter Bolindersplan öppnar sträckan upp till ett större parkutrymme av prydnadskaraktär. Det gamla Serafimer lasarettet som anlades 1752 ligger invid parken. Staden är visuellt påtaglig här. På andra sidan kanalen ligger nyare stadsmässig bebyggelse xå som Stockholm waterfront.

Vegetation: Parken består av gräsklädda ytor, parkträd och prydnadsträd. Längs med vattnet står Pilar samt enstaka buskar.

Sittmöjligheter: I parkdelen finns sittmöjligheter, men saknas i anknytning till vattnet

Belysning: Finns längs med gång- och cykelstråket men saknas i parkdelen.

Vägförhållanden: Från Bolindersplan grenar sig sträckan till en stenmjölsgång,

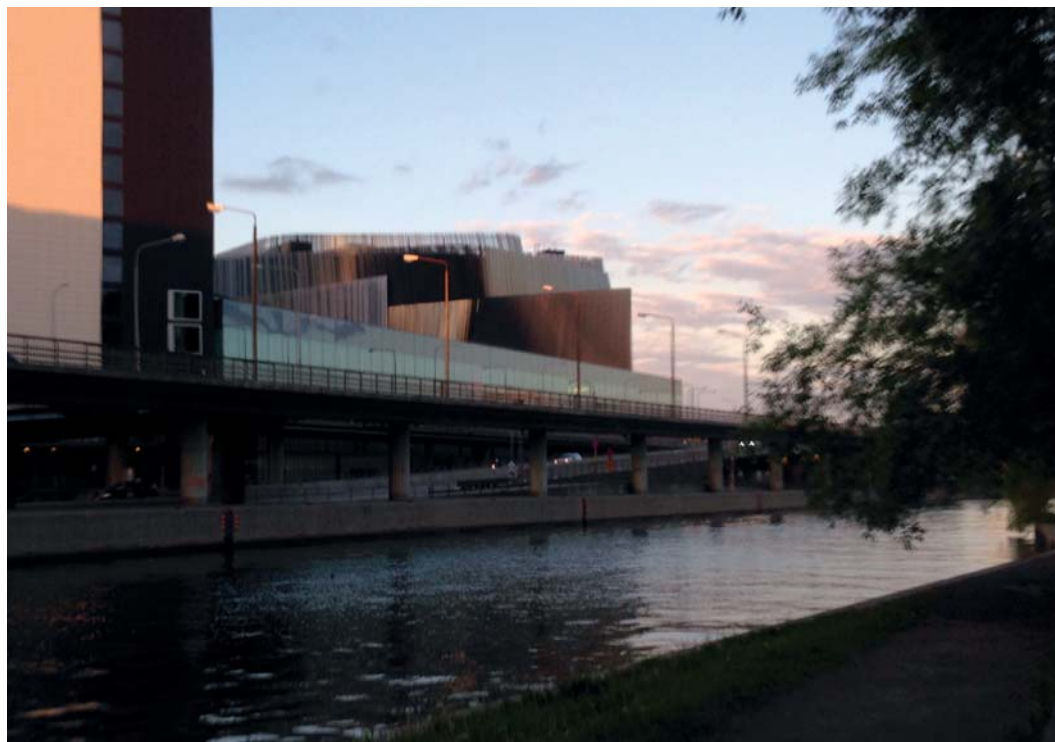
Övergång till vattnet: Från Bolindersplan börjar kanten som en gräsklädd slänt men övergår närmare city till en hårdgjord kant.



◀ Bild tagen. Serafimerparkens hårdgjorda övergång till vattnet utan möjlighet med fysisk kontakt till vattnet. Foto: Julia Hedman

Vyer: Här är staden och trafiken visuellt påtaglig. Mittemot parken tornar Stockholm waterfront upp sig. Trafiken utgör också ett påtagligt inslag men platsen upplevs ändå skyddad på grund av vegetationen.

Material: Variationsrik vegetation och naturmaterial, sten.



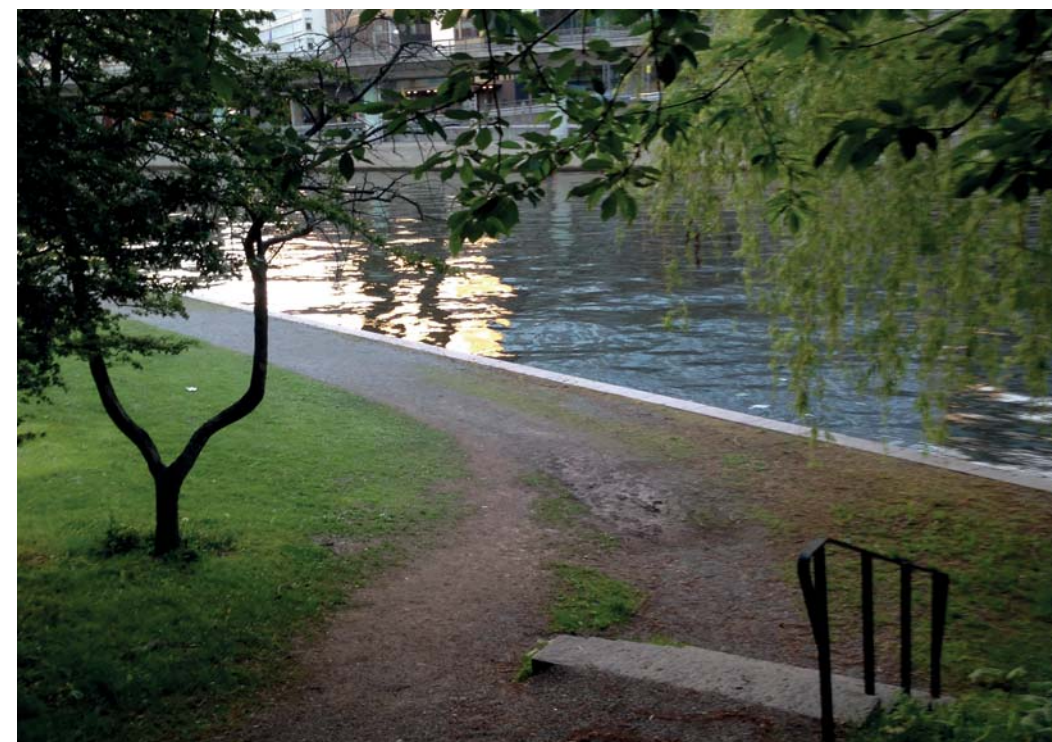
Stockholm waterfront som är ett tydlig visuellt inslag på delsträckan. Foto: Julia Hedman



Upptrampade genvägar. Foto: Julia Hedman



Med utsikt över Riddarholmen, Gamla stan och söder. Foto: Julia Hedman



En av ingångarna mot Serfimerparken. En upptrampad gångväg bredvid trappan. Foto: Julia Hedman

Sammanfattning analys

När jag har promenerat längs med Kungsholms strandstig har jag noterat de skiftningar i karaktär längs sträckan och även element som får och inte får sträckan att kännas helhetlig. Promenadstråket ligger längs med storskalig arkitektur och känns inkilad mellan vattnet och bostadshusen utom vid Grubbsparken där grönskan breder ut sig. Gångvägen som slingrar sig längs med vattnet gör det utan större barriärer, med sin skiftande lummighet och med Norrmalm och vattnet som utsikt får sträckan att kännas som både varierande och som en linjär enhet. Vattenvegetationen utgörs till störst del av näckrosor. Platsen skiftar mellan det hårda, formstarka och statiska som de byggda elementen utgör, med det mjuka, föränderliga, organiska och lummiga som vegetationen och vattnet skapar.

Stadens närvaro skiftar också längs med sträckan. Delarna vid Kungsholms strand upplevs som lugna och trots att husen är påtagligt närvarande upplevs det som om man beskådar staden från dem. Desto närmare City man förflyttar sig desto större blir stadens närvaro och känslan att befinna sig inne i stadsmiljön, vilket skapar en mer variationsrik miljö.

Sittmöjligheter längs med sträckan finns. Främst utgörs dessa av bänkar inom parkdelarna, längs med strandstråket och ett fåtal bryggor som går att slå sig ner på. Bryggorna är generellt sätt i dåligt skick. Genom att skapa fler sittmöjligheter längs med vattnet hade det gynnat platsens attraktivitet, människors rekreationsmöjlighet och skapat mer vistelseyta.

Belysningen finns längs med hela gångstråket men är bitvis bristande, i synnerhet under broarna. Att belysningen är bristfällig skapar otrygghet under mörkrets timmar. Under broarna är det nödvändigt att skapa god belysning då det är passager man rör sig under. Sträckan Kungsbrostrand är snäv och har dålig belysning men skulle med belysning kunna bli mer inbjudande att gå längs.

Gångvägen som följer strandkanten är varierad då miljöerna skiftar i karaktär men är bitvis för smal, det gäller främst sträckan vid Kungsholms strand och Koloniområdet.

Förutsättningarna att transportera sig med cykel längs med Kungsholms strandstig varierar, bitvis finns det en kombinerad gång- och cykelväg i övrigt består sträckan av endast en gångväg av stenmjöl. Cykelvägen går ut på Kungsholms strandväg, där den delas med bilister. Dock är vägen här för smal för att kunna ha en separerad cykelväg.

De fyra broar som binder samman Kungsholmen med Norrmalm gör intryck på promenaden. Promenadens känsla av insprängdhet mellan vattnet och byggnaderna ökar genom de broar som korsar vattnet mellan Norrmalm och Kungsholmen. S:t Eriksbron och Barnhusbron som utgör de största broarna under promenaden kan uppfattas som barriärer men skapar också ett spännande inslag med sitt storskaliga och hårda uttryck. Klarabergsbron och Kungsbron är lägre och skapar mindre passager längs sträckan som upplevs mörkare och känns därför som större barriärer.

Vattnet har jag upplevt som en stor tilldragande egenskap för promenaden och samtidigt en unik sådan där vyn och närheten till City skapar en kontrast mellan det naturlika och lummiga med stadslivet, vilken känns spännande. Vattnet är både visuellt och fysiskt nåbart genom enstaka bryggor på platsen men upplevs till större delen fysisktavskilt då promenaden ligger någon meter ovanför vattenytan oftast i stenskoningslänt eller kajkant. Några av de kvalitativa egenskaper sträckan har är de kajer och det båtliv som finns längs med promenaden.

Eftersom Kungsholms strandstig växt fram i etapper under olika årtionden har var och en av dessa satt sin prägel på promenaden. Karlbergsbro koloniområde i 1910-tals arkitektur, parkdelen under nuvarande S:t Eriksområdet som tillkom på 1950-talet i Stockholmsstilen uttryck, samt Serafimerparken med båtplatserna från 1920- och 1930-talet där den forna blomsterprakten reducerats under upprustning av denna del av sträckan som gjordes i samband med en sanering av Klara sjö på 90-talet. De olika ändringar som gjorts på promenadstråket genom åren kan i vissa fall kännas hänsynslösa gentemot promenaden vilket upplevs som att den materialmässigt upplevs som spretig.

De vanligaste materialanslagen längs med Kungsholms strandstig:

- Slät betong
Förekommer längs med hela sträckan främst murar, brofästen
- Natursten
Mest påtagligt närmast city men förekommer också stenskoningarna i längs med promenaden
- Asfalt
Utgör större delen av materialet för gångvägarna längs med promenaden
- Stenmjöl
Utgör en del av promenadstråket gångväg
- Vattnet
Visuell kontakt med vattnet längs med hela promenaden, fysisk kontakt genom enstaka bryggor.
- Vegetation
Lövträd längs med hela sträckan, främst pil och lind, prydnadsträd i koloniområdet och Serafimerparken. Ett fåtal rabatter finns längs med sträckan, en i koloniområdet och en i Grubbensparken. Gräsytor finns främst i parkområdena, men även i smala remsor kring promenadsträckorna. Vegetationen längs med vattnet består främst av gräsklädda ytor och pilträd.

Utvecklingsbehov av Kungsholms strandstig:

- Öka gångutrymmet på främst den norra delen av promenadstråket (Karlbergbro till S:t Eriks kajen)
- Fler möjligheter att stanna till vid Karlbergbro till S:t Erikskajen
- Möjlighet till större vattenkontakt längs med hela sträckan.
- Bättre belysning under broar.
- Omfördelning av utrymmet under S:t Eriksbron - förlängning av gång- och cykelväg.
- Mildra storskaligheten vid Tekniska nämndehuset.

Del 4.

Inspiration

Här presenteras de inspirationsplatser och platsbesök som gjorts i och omkring Stockholms stad under arbetets gång för att ge inspiration till gestaltningen av Kungsholmens strandstråk.

HORNSBERGS STRANDPARK
|
NORR MÄLARSTRAND
|
ÖSTRA ÅGATAN, UPPSALA
|
VASSPARKEN
|
HAMNBASSÄNGEN HAMMARBYGÅRD
|
BROVAKTARPARKEN
|
SKATEPARKEN RÅLAMBSHOV

HORNSBERGS STRANDPARK



Foto: Julia Hedman

Tanken bakom besöket av Hornsbergs strandpark var att se hur man har tillgängliggjort vattnet vid omvandlingen av det gamla industriområdet och som del av Kungsholmens strandpromenader.

Beskrivning: Hornsbergs strandpark är ritat av Nyréns arkitektkontor i samband med omvandlingen av det gamla industriområdet som fanns på platsen och den nya stadsdelen som blev färdigställd 2012.

Parken ligger i nordlig riktning från det nya bostadsområdet, ett läge där platsen ligger i skugga från byggnaderna. Det här har man löst genom att låta parken gå ut i vattnet genom flytbryggor för att besökaren ska kunna nå solens strålar under dagen. Strandlinjen längs med parken är en böljande betongkaj (Hallemar 2013). Parkstråket har en öppen vy ut mot Ulvsundasjön.

Hornsbergs strandpark är en del av det promenadstråk som går längs med Kungsholmens strandlinje och den fortsätter i nordvästlig riktning från Kungsholms strandstig.

Den betongplatå som följer närmast vattnet har jag sett som en lösning på mer utrymme att röra sig på, en gång som kan användas som en alternativ väg till huvudstråket med tillgång till fysisk kontakt till vattnet.

Inspiration: Här har jag hämtat inspiration till hur man kan arbeta med att tillföra utrymme för rörelse och vistelse genom den smala betongplatån längs med strandkanten. Den alternativa gången/platån fann jag också gav en naturnära och spännande upplevelse att röra sig på i jämförelse med huvudgången, vilket höjde upplevelsen av parken och gav större rörelseutrymme.

NORR MÄLARSTRAND



Foto: Julia Hedman

Besöket till Norr Mälarstrand gick ut på att titta på hur ett mer sammansatt planerat promenadstråk längs med vattnet är uppbyggt.

Beskrivning: Norr Mälarstrand ligger söder om Kungsholms strandstig. Promenaden ligger på Kungsholmens södra strandkant med utsikt över Riddarfjärden. Norrmälarstrand anlades mellan 1941 – 43 ritad av Holger Blom och Erik Glemme. Formspråket är ett nationalromantiskt landskap, "ett Mälardals landskap i en egentolkning och i förminskad skala". Längs sträckan är en sekvens av små gröna rum för olika typer av aktiviteter - lek, vila, samvaro och konst är insprängda längs med promenaden. Längs med vattensidan finns bryggor och en kafébyggnad för rekreation vid vattnet (Andersson 2013).

Då Stockholms stad har bedömt att trycket är högt på promenadstråket planerar Stockholms stad därför att lämpa stråket bättre för det höga antalet besökare. Genom att bredda befintliga gångvägar och den bro som finns på promenaden ska man ge stråket mer utrymme för besökaren att promenera på. Promenadstråket ska också rustas upp och den ursprungliga utformningen ska bevaras (Stockholms stad 2015c).

Inspiration: Jag blev inspirerad av hur promenadstråket har olika rum som ger olika typer av upplevelser när man promenerar vid stråket, något som motverkar en monoton och ensidig promenad vilket jag tyckte gjorde promenaden intressant. En annan sak jag inspirerats av är de lösningar man valt att göra för att rusta parken för ett högre besöksstryck, genom att bredda och skapa plats.

ÖSTRA ÅGATAN, UPPSALA



Foto: Julia Hedman

Besöket till Östra Ågatan vid Fyrisån gjorde jag för att titta på ett exempel där tillägg har gjorts i syfte att höja stadens och platsens "promenerbarhet", på ett långsmalt utrymme vid Fyrisån som tidigare har upplevts bortglömt (Hallemar 2013).

Beskrivning: Ett långt och smalt stråk längs med Fyrisån har genom Mattias Nordström (White arkitekter) tillägg lyfts till en mer promenadvänlig sträcka. Tilläggen som har gjorts på sträckan är den långa stenmur som ska fungera som en avskärmare från trafiken längs med vägen intill. Stenmuren fungerar även som en plats att sitta på, då träbänkar kilats in i stenmuren. Muren fungerar också i sig som sekundära eller informella sittplatser (Hallemar 2013).

Inspiration: Jag blev inspirerad av murens multifunktionella karaktär, som avskärmare, som sittplats med de inkilade bänkarna och med de olika trappstegen, som kan användas både som en trappa eller att kunna slå sig ned på.

VASSPARKEN



Foto: Julia Hedman

Anledningen till besöket är att man i utformningen av området valt att ta tillvara på den natur som fanns tillgänglig på platsen, i det här fallet de befintliga vassruggarna och vattnet i utformandet av en ny park. Tanken bakom besöket var att kolla på hur man använt vattnet till att skapa mer rum för rekreation.

Beskrivning: Bostadshusen vid Sickla udde byggdes, så som mycket annan ny bostadsbyggelse, nära strandlinjen. Endast en smal remsa mark kring husen lämnades kvar samt den vass som växer i vattnet vid strandkanten. Planerna var att göra om den kvarvarande naturen till en kaj så som det ser i många delar av Stockholms innerstads vattenlägen, men här valde man istället till slut att se möjligheterna i den natur som lämnats kvar (Kling 2013).

Träspänger går längs med strandkanten och mindre spänger genom vassen med små platser att slå sig ner på. En större cirkelformad brygga "Observatoriet" av konstnären Gunilla Bandolin finns också att nyttja för att kunna sätta sig på och kolla på utsikten (Kling 2013).

Inspiration: Jag blev inspirerad av hur man nyttjat vattnet som en del av parken som man kan beträda genom bryggorna i vassen, vilket jag fann intressant att gå igenom. De små bryggorna med vilbänkar att sätta sig vid i vassen var också ett intressant inslag. Konstverket "Observatoriet" inspirerade genom hur den genom sin utformning, än från en traditionell brygga, ger mer plats att sitta på i olika lägen, även materialet gav inspiration till min gestaltning.

HAMNBASSÄNGEN HAMMARBYGÅRD

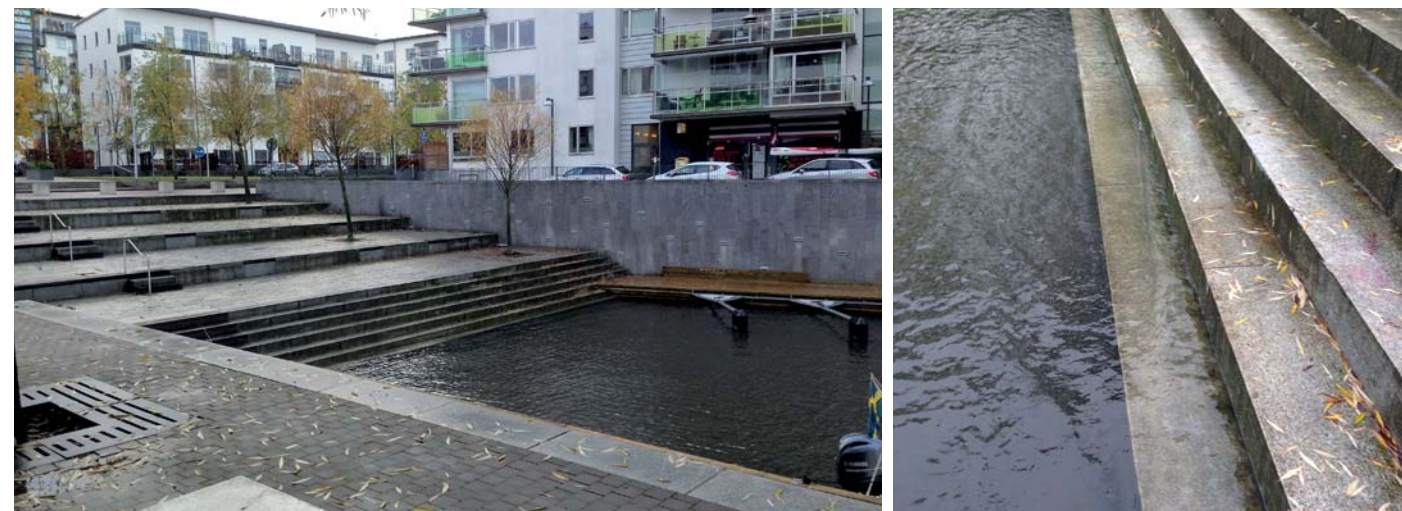


Foto: Julia Hedman

Anledning till att besöka Hamnbassängen i Hammarbygård var att kolla hur man har arbetet med att få ett tillgängligt vattenrum och hur man har gett vattnet en mer närvarande rekreativ plats.

Beskrivning: I stadsdelen Hammarby Sjöstad går en lång och ganska smal park, vid dess mitt ut mot Hammarby kanalen ligger hamnbassängen. Den består av en lång trätrappa ner mot vattnet där man kan sitta vid vattnet (Berglund, Drougge, & Lindberg 2011). En stenterrass följer ner mot vattnet vilken också kan användas att sitta på. Längs en träbrygga invid hamnbassängens kant är belysning integrerad i stenväggen vilket under kvällen gav ett upplyst rum med en fin lekfull karaktär.

Inspiration: Av hamnbassängen tog jag inspiration hur man kan göra vattnet tillgängligt, öka det rekreativa värdet och hur man genom trappnivåerna kan möta vattnet.

BROVAKTARPARKEN



Foto: Julia Hedman

Brovaktarparken besökte jag i syfte att se hur en utformning av miljön under en bro kan gestaltas.

Beskrivning: Brovaktarparken ligger på Kungsholmen i den nya stadsdelen Hornsbergs strand placerad under Essingebron mellan de två byggnader som bildar Kungsholmsporten. Parken fick Siennapriset 2014.

Brovaktarparken ligger i ett sluttande läge mot norr. Franzéngatan ner mot Hornsbergs strand utgör en stor nivåskillnad. För att lösa nivåskillnaden har man använt sig av triangelformade terrasser och slänter med gång och cykelvägar mellan (White Arkitekter 2015).

Parken är inte skapad för att man ska stanna i den, då den går under Essingeleden som är en transportled för farligt gods. Här är det meningen att platsen ska vara attraktiv att transportera sig igenom (White Arkitekter 2015).

Det fasta och hårdgjorda materialet i gång- och cykelvägar samt terrasskanterna är gjorda av platsgjuten betong. Terrasserna består av fält av ljus och mörk granitkross samt perenner och träd.

Inspiration: Från besöket tar jag med mig hur man genom gestaltning, god design, kan skapa ett spännande och varierat uttryck när man färdas genom platsen, de olika materialen tillsammans med terrassernas starka formspråk bidrar till detta. Vad jag blev inspirerad av är att utrymmet/parken under bron har gestaltats för att ge ett starkt estetiskt uttryck för personer som transporterar sig genom parken. Att man genom gestaltning och olika material kan skapa en varierad upplevelse när man rör sig genom en plats.

SKATEPARKEN RÅLAMBSHOV



Foto: Julia Hedman

Anledningen för besöket till Rålambshov skatepark var att kolla på ytterligare ett exempel där utrymmet under bron tagits tillvara på, i det här fallet i form av aktivitetsyta.

Beskrivning: Ovanför Rålambshovsparken på Kungsholmen går Lilla Västerbron som byggdes under samma tid som parken anlades. Runt 2007–2010 anlades en skatepark och en bollplan som skapar fler tillfällen för spontanidrott (Stockholms stad 2017b). Det långsmala utrymmet under bron har fått bli en plats för skate och bollspel genom hårdgjorda ytor av asfalt och en skateboarddel med pooler i betong.

Platsen används främst av skejtare, andra spontanidrottare och ger platsen under bron ett mer livfullt uttryck för förbipasserande.

Vid skateparken är polerna belysta för att platsen ska kunna användas under dagens mörka timmar, närmare gångvägen är brons pelare upplysta, som ger ett ljus som skapar en "gång" till skateparken och som gör att utrymmet under bron vid skateparken inte upplevs dunkel och skrämmande.

Inspiration: Vad som inspirerar från platsen är hur man här tagit tillvara på utrymmet under bron till fördel för fysisk aktivitet, vilken också här, bidrar till att platsen befolkas även under kvällen vilket ger en känsla av ökad trygghet även kvällstid.

Sammanfattning

Del 1. Teoridel

- Känslan av att vara trygg
- Tillräckligt med utrymme
- Vacker och intressant miljö
- Ljudnivå

Av litteraturen jag har presenterat tar jag med mig vikten av det offentliga utrymmets utformning och hur det kan påverka hur människor använder sig av det. Där parametrar som känslan av trygghet, tillräckligt med rörelseutrymme och utrymme att vistas på samt en vacker och intressant miljö spelar stor roll för ett mer frekvent nyttjande av den offentliga miljön. Detta tillsammans med god gestaltning gör en bra plats.

Del 2. Platsanalys

- Öka gångutrymmet på främst den norra delen av promenadstråket (Karlbergsbrogatan till S:t Erikskajen)
- Fler möjligheter att stanna till vid Karlbergsbrogatan till S:t Erikskajen
- Möjlighet till större vattenkontakt längs med hela sträckan.
- Bättre belysning under broar.
- Omfördelning av utrymmet under S:t Eriksbron - förlängning av gång- och cykelväg.
- Minska bebyggelsens storskaliga intryck vid Tekniska nämndehuset.

Platsanalysen visade att Kungsholms strandstig har många brister i som det av litteraturen visade var viktigt för att ett offentligt utrymme ska locka fler att använda det. Många delar av sträckan saknar utrymme att vistas på och tillräcklig med utrymme på gångvägarna för att kunna hantera mängden besökare. Känslan av trygghet skulle också kunna förbättras genom bättre belysning under sträckan, speciellt under broarna som korsar över promenadstråket. Även den storskaliga byggnaderna som löper vid sidan av stråket bidrar till den snäva känslan av stråket.

Del 3. Inspiration

- Breddning av gångväg ger mer utrymme.
- Användning av vattnet som utrymme
- Multifunktionella objekt - trappa, sittplats, avskärmare
- Integrerade broar skapar känsla av trygghet och ger sammanhängande stråk och parker
- Belysning av mörka avskärmade utrymme är viktig för trygghet

Platsbesöken inspirerade till olika sätt att hantera smala parker och grönstråk längs med vattnet och hur man kan nyttja dessa platser för att skapa mer plats., dels genom att använda vattnet som utrymme att vistas på men också hur man kan användas sig av multifunktionella objekt för att få plats med mycket på liten yta. och hur detta skapade närhet till vattnet. Hur man genom gestaltning och belysning kan skapa

platser som brofästen att upplevas trevliga och mer integrerade i omkringliggande landskap.

Utvecklingsbehov av Kungsholms strandstig:

Genom litteratur, platsanalys och inspiration har jag kommit fram till tre olika områden som jag tror har störst vikt att bli omgestaltade. De områden jag kom fram till att göra förslag för är de som jag ansåg mest behöver upprustning för att få stråket att kännas och vara välkomnande.

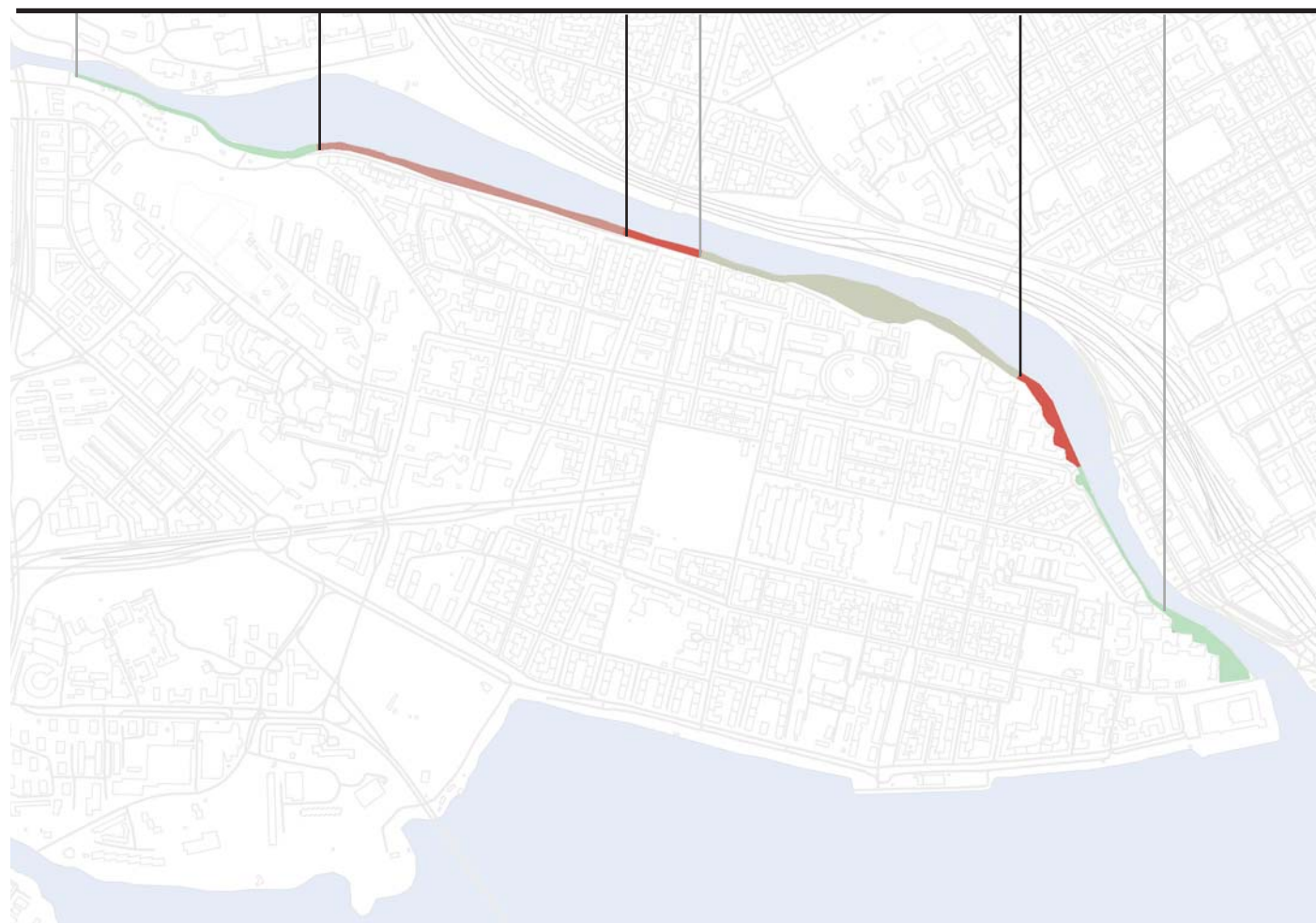
Valda områden:

1. Strand mellan Karlbergsbrogatan och S:t Eriksbron Stranden mellan
2. Kaj vid S:t Eriksbron
3. En del av delsträckan Kungsbrogatan Strand - området Tekniska nämndehuset

Del 5.

Förslaget

Karlberg
bro
Strand mellan
Karlberg
bro och S:t
Eriksbron
Kaj vid S:t
Eriksbron
Strand mellan
S:t Eriksbron och
Barnhusbron och
Grubbensparken
K u n g s -
bro
Strand
Serafimer-
stranden
Området Tekniska
nämndehuset



Figur 10. Översikt över utvalda områden.

Områdena som förslagen kommer omfatta är 1. Stranden mellan Karlsbergsbro och S:t Erikskajen, 2. Kajen vid S:t Erikbron och ett mindre område på standen mellan S:t Eriksbron och Grubbensparken - 3. Området Tekniska nämndehuset.

Stranden mellan Karlbergbro och S:t Erikskajen valdes därför att denna sträckan har ett högt besöksstryck och är i störst behov att rustas för det, dessutom upplevdes den som minst varierad men hade möjlighet till högre rekreativa värden.

S:t Erikskajen som fortsätter där tidigare valda område slutar är i dagsläget den mest nedgångna delen på promenadstråket, för att få promenaden till ett mer sammanhållet stråk skulle en upprustning av kajen kunna knyta samman bättre än tidigare och upplevas tryggare.

Vid den södra delen av stranden som sträcker mellan S:t Eriksbron och Kungsbron ligger Tekniska nämndhusets område, detta är ett område utgjort av storskalig bebyggelse och mycket skuggläge men med fina vyer över vattnet. Här skulle vattnet kunna nyttjas bättre för rekreativa ändamål.

Kungsholms strandstig planeras liksom Stockholms andra parker att rustas för framtiden för ett redan befintligt och ökande besöksstryck, i en stad i förtätning. Förslaget består av tillägg, utveckling och generell upprustning av promenaden. Tanken är att förslaget ska rusta promenadstråket för att staden ska kunna erbjuda högkvalitet på grönområden och bidra till en spännande del av det sammanhängande stråk som följer runt Kungsholmens strandlinje.

Kungsholms strandstig är ett populärt gångstråk där den ligger inkilad mellan vattnet och husfasaderna i sitt centrala läge på Kungsholmen, Många människor rör sig genom promenadstråket och använder det för fysisk aktivitet och ur rekreationssyfte redan idag. Gestaltningstilläggen ska bidra till en tryggare, mer angenäm och varierad upplevelse av promenaden där vistelse, och vattnets rekreativvärde tas tillvara på i högre grad och att en ökad variation i rekreativsmöjligheter längs med sträckan ger en ökad upplevelse och lockelse till promenadstråket.

Promenaden som ligger centralt i Stockholm ska locka en stor grupp människor. Gammal som ung från de närmsta stadsdelarna till besökare från andra delar av Stockholm och även turister, motionärer samt människor som umgås. Promenadstråkets tillägg ska gynna den vardaglig vistelse som för sporadisk visit eller för förbipasserande.

Den nya gestaltningen av Kungsholms strandstig ska bidra till att besökaren upplever att platsen är omhändertagen och viktig, ett promenadstråk som kan användas som transportstråk till och från arbetet, samt under dagens ljusa och mörka timmar. De nya tilläggen och gestaltningen ska lyfta vattnets närvaro längs med promenaden, lyfta den spännande blandningen av natur och närheten till staden, ge promenaden ett mer vårdat intryck samt smälta in och harmonisera med platsens karaktär. Formspråket rimmar med de befintliga hårdgjorda strukturerna som finns längs med promenaden.

Tanken är att förstärka promenadstråkets upplevelsevärden, en gestaltning som genom att ha baserats på dess befintliga identitet och karaktär ska skapa större harmoni. Eftersom möjligheten att kunna röra sig fritt är en viktig aspekt för människans bekvämlighet att vistas i och röra sig i stadsmiljö kan det på Kungsholms strandstråk västra delar som har högt besöksstryck, genom breddning och ett nytt sekundärstråk tillgodose med mer plats och utrymme att röra sig på.

Vattnet blir en mer karaktärsbildande faktor på promenaden och en större del av promenadens rekreativvärde. Udda material så som de stenkädda betongväggarna som inte bidrar till promenadens karaktärsbildande sammanhållning ersätts med mer harmoniserande material som natursten och betong. En sammanhållen och fungerande belysning och belysning av broarna. Avskärmning från trafik och storskaliga byggnader skapas genom växtlighet och rumsbildning. Skapande av nya utrymmen vid attraktiva platser/vyer att kunna stanna till och/eller sätta sig vid.

Karlsbergbro - S:t Erikskajen



Figur 11.


Längs med den smala grusgången som följer Kungsholms strandstig skapas en alternativ gångväg i betong, en nivå ner från den befintliga grusgången. Denna sträcker mellan båtföreningen och kajen vid S:t Eriksbron. Den alternativa gången ger mer utrymme att promenera och motionera på och gör också att besökaren får komma närmare vattnet, fysisk tillgång till vattnet på ett mer tillgängligt sätt.

Längs med den vattennära gångvägen skapas också mindre bryggor, tillgång till den alternativa gångvägen sker bland annat här. En trappa ovanför de nya bryggorna vid den befintliga gången ger tillgång till den vattengången men kan också användas som platser att sitta vid. Vid de befintliga båtbryggorna där trappor eller ramper leder en ner. Mindre bryggor finns kring vattengången som plats att stanna till eller slå sig ner på.


Den stenskonig som utgör kanten mot vattnet behålls som del av vattengången. Den nya vattengången gör att en ny rumslighet och mer avskildhet från vägen skapas.

Längs med den grusade gångvägen finns en befintlig brygga som är nedgången, istället för den ersätts bryggan med en ny och större brygga som ger större utrymme och närhet till vattnet. Här kan man solbada och grilla med en vacker vy över Karlbergs slott.

Nya material




Betong




Lärk

+


Befintliga material



Stenmjöl



Gräs



Stenskonig



Figur 12. Snitt A - A. 1:50

Trappa med sittplatser Betonggången Betonggångens mindre brygga

Karlsbergbro till S:t Erikskajen



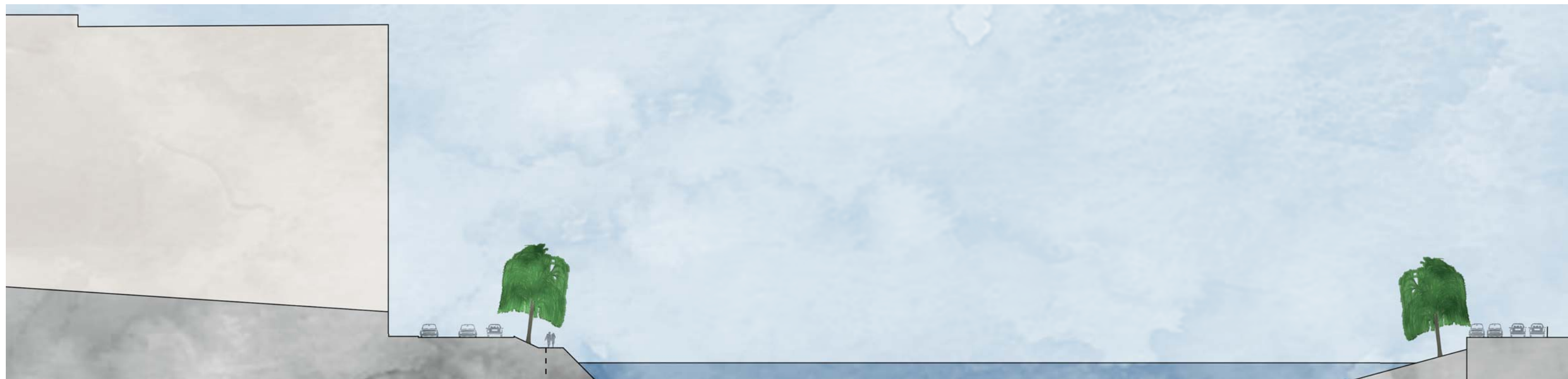
Figur 13. Översiktlig illustration över området och hur det ser ut idag.

1:2000



Figur 14. Översiktlig illustration över området och hur det ser ut efter förslaget.

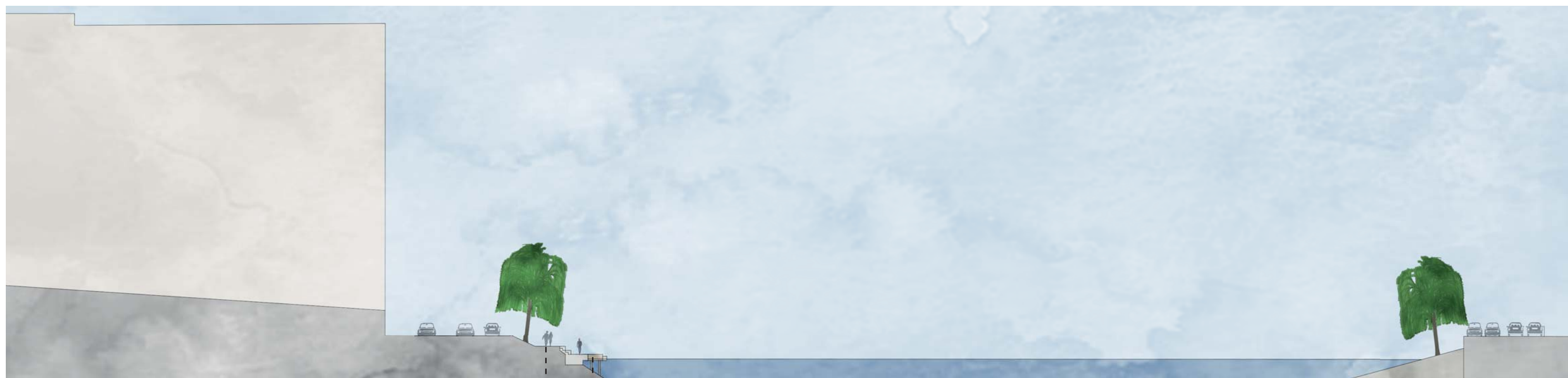
1:2000



Figur 15. Snitt B - B, före

Snitt 1:400

Bef. gångväg.



Figur 16. Snitt C - C, efter

Snitt 1:400

Bef. gångväg →

Betonggången och bryggorna ger större utrymme samtidigt som besökaren kan komma närmare vattnet. Detta skapar också större avskildhet från trafiken på Kungsholms strand samtidigt som trappnedgångarna också fungerar som sittplatser.

S:t Eriks- kajen



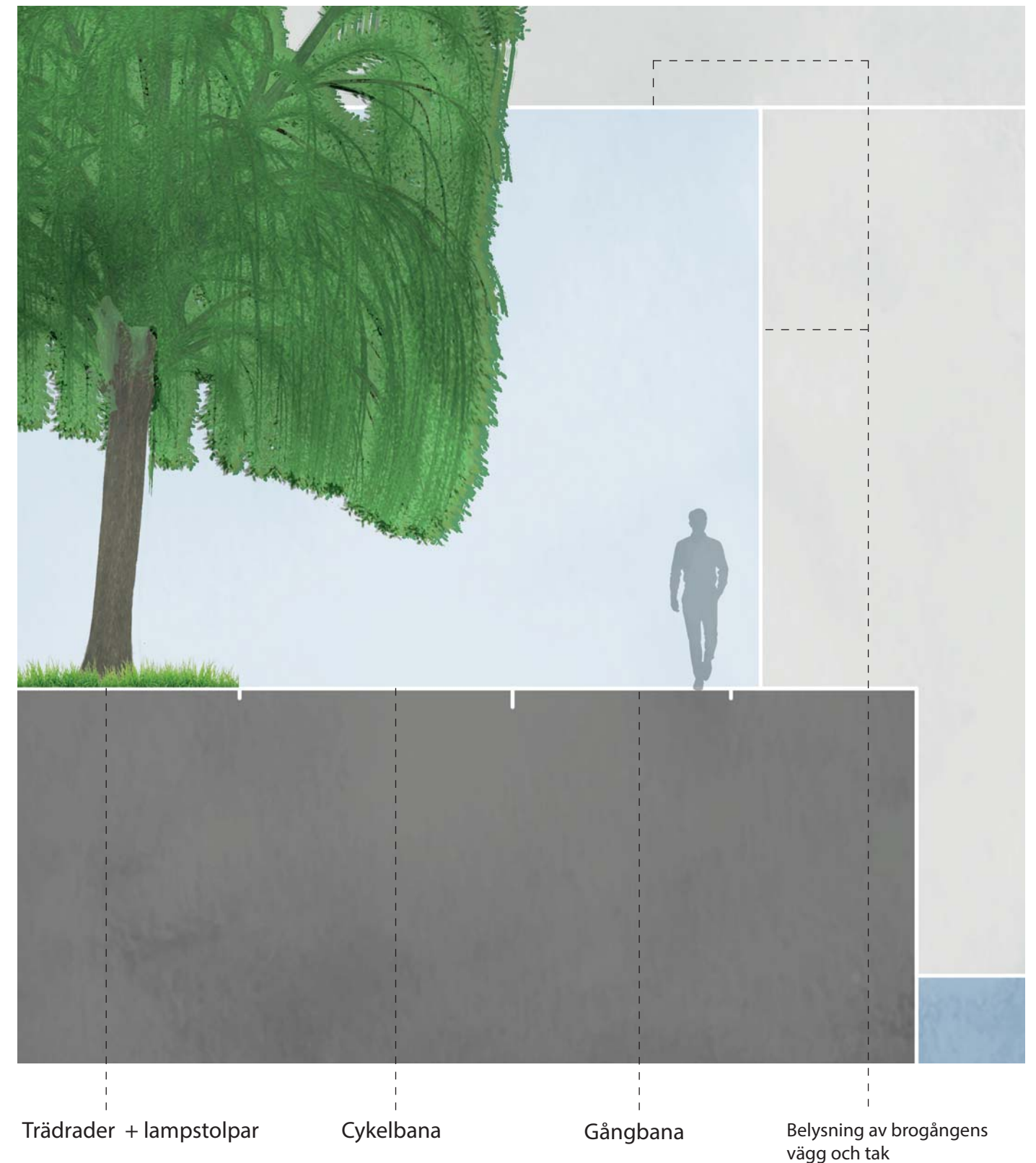
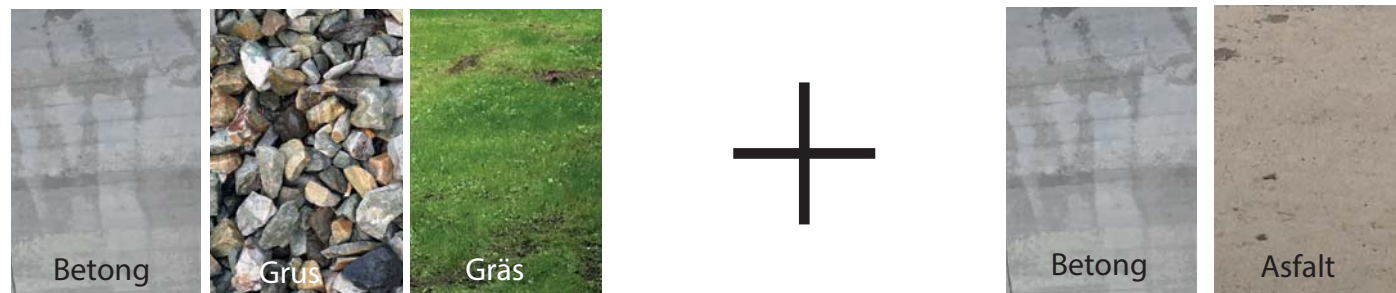
Figur 17. Området S:t Erikskajen.

Den smala och hårdgjorda etappen vid kajen får ny utformning. Parkeringen under bron flyttas till förmån för cyklist och promenerande. Gång- och cykelstråket skiljs av från vägen genom att en ny trädrad skapas mellan de två. Detta skapar större trygghet för cyklisterna och de promenerande.

Trädraden gör också så att kajen känns som en mer sammanhängande del av promenaden då det binds samman med växtligheten vid betonggången och Grubbensparken.

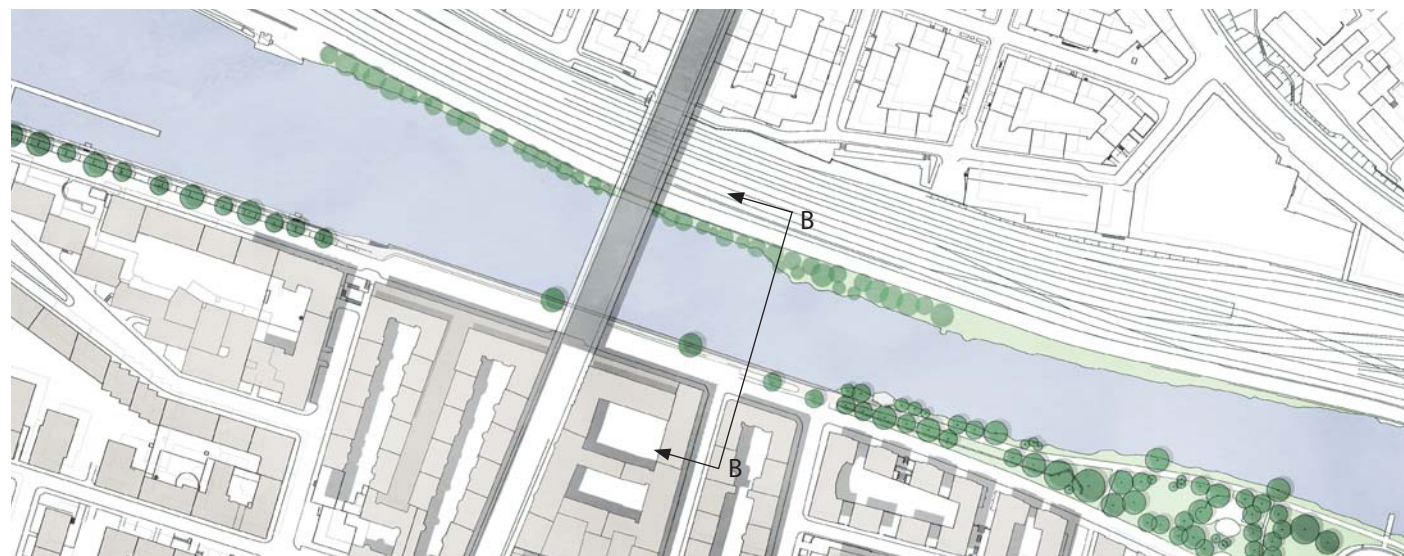
S:t Eriksbrons bropelare och tak får belysning som skapar ett ljust och mer luftigt rum att transportera sig under dygnets mörka timmar.

Kajen får en ny utformning i betong som ersätter den grusade ytan.



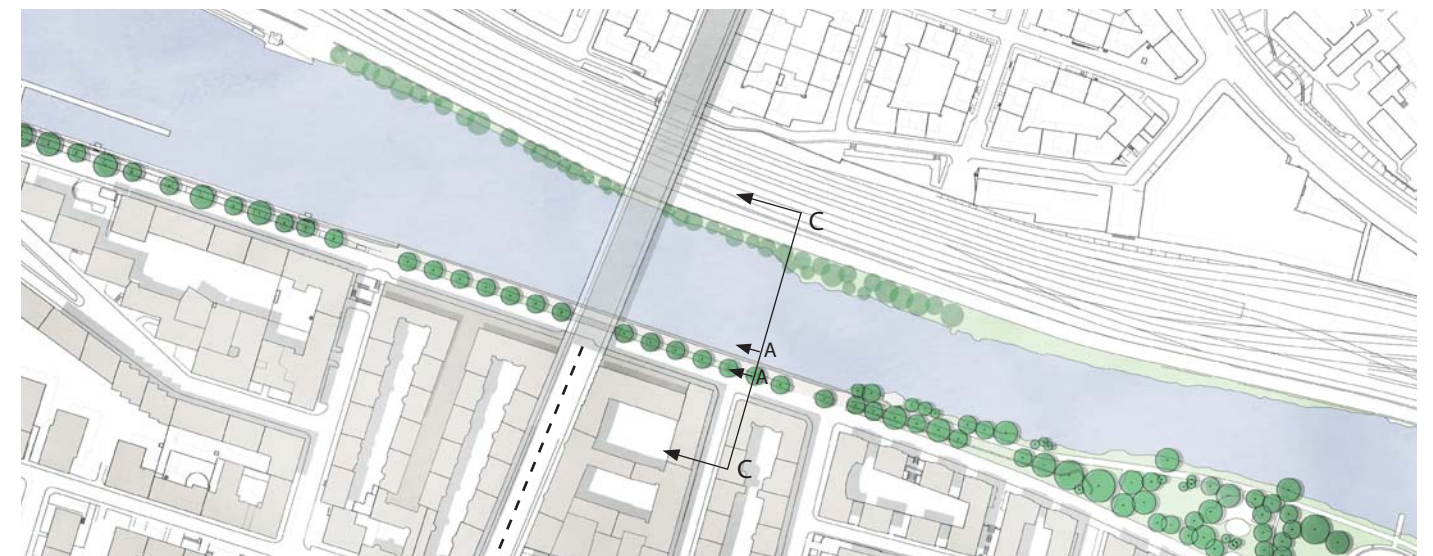
Figur 18. Snitt A - A. 1:50

S:t Eriks- kajen



Figur 19. Illustration före förslaget.

1:2000



Figur 20. Illustration över förslaget.

1:2000

Trädraden binder ihop promenaden med den befintliga vegetationen på promenadstråket, vilket får den att kännas mer sammanhållen.



Figur 21. Före. 1:400

Befintlig bil
& cykelsträcka

Befintlig parkering

Befintlig gångväg



Figur 22. Efter . 1:400

Gång och cykelvägen separeras från trafiken, träd-raden också hjälper till att skärma av. Utrymmet för promenerande och cyklister blir större och lummi-gare.

Området Tekniska nämnde- huset



Figur 23.

Trädbeståndet i parkdelen framför Tekniska nämndhuset får nya trädgrupper och en lummigare karaktär som skärmar av den storskaliga byggnad som Tekniska nämndhuset utgör.

En ny brygga som följer längs strandlinjen tillgängliggör vattnet och skapar variation i hur man kan promenera och rekreera längs med Kungsholms strandstig. Den följer ut i vattnet utanför strandkanten med de trädkronor som väller ut mot vattnet.

Bryggan följer vattenspegeln i ett brutet mönster vilket skapar en gång med en varierande promenad, på vattenspegeln flyter näckrosor, i området finns både vit och gul näckros. Längs med bryggan kan man stanna och titta på vyn över Normalm i lugn och ro. Här syns vattnet och den storskaliga byggnationen som tornar upp vid stationsområdet på Normalm.

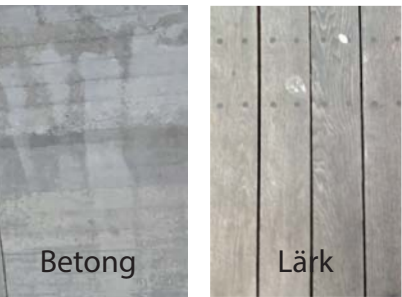
Delen närmast vattnet där det finns plats med bänkar rustas upp och får nya träd med större insyn och nya solbänkar. Den befintliga bryggan som finns i anslutning till tekniska nämndhuset får en rymligare utformning med mer plats att sitta.



Figur 24. Bryggången

Snitt 1:50

Nya material



Befintliga material



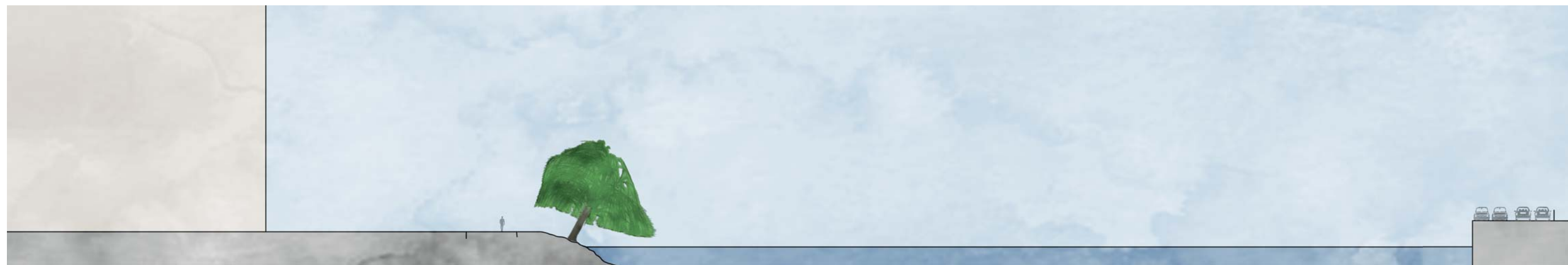
Området Tekniska nämndehuset



Figur 25. Situationsplan över området. 1:2000



Figur 26. Illustrationsplan över förslaget. 1:2000



Figur 27. Snitt A - A, före. 1:400

Befintlig gång- och cykelväg



Figur 28. Snitt B- B, efter. 1:400

Trädgrupperna gör att den intrycket av den stor-
skaliga bebyggelsen minskar och får en mer hu-
man skala.

Bryggan skapar en alternativ gång i direkt kontakt
med vattnet, vilket ger större variation på prome-
naden och gör att vattnet är mer tillgängligt för
rekreation.

Del 6.

Reflektion & Diskussion

Arbetet har skett cykliskt genom att litteraturstudier, skrivande, platsbesök, idégenerering och skissande har skett omlott. Det slutgiltiga förslaget har således blivit påverkat av själva processen men har sin grund från litteratur, inventering och analys.

Valet av arbetsområdet Kungsholms strandstig skedde i samband med att jag försökte hitta ett ämne att skiva min uppsats om. Jag fastnade för området då jag själv var bekant med promenadsträckan sedan tidigare och att jag hade kännedom om att man diskuterat att göra större förändringar av Klarastrandsleden som följer stranden på andra sidan Karlbergskanalen. Min tanke blev att arbeta med Kungsholms strandstig för att höja och utveckla nya kvaliteter som promenaden kan erbjuda dess besökare och resenärer som passerar sträckan.

Trygghet, komfort & nöje

För att kunna argumentera för en upprustning och gestaltning - hur detta skulle kunna bidra för att nå önskat mål för utvecklingen av promenadstråket krävdes en studie och presentation av dokument för planering av Stockholms grönområden och litteratur inom ämnet landskapsarkitektur. Detta användes för att kunna bilda en ram för inventeringen.

Litteraturen jag har utgått ifrån och Stockholms planer för parker och grönområden speglar dagens planeringsideal. Tanken var inte att ifrågasätta rådande ideal utan att se vad man kan göra med de kvaliteter och hur man kan höja de kvaliteter som redan finns. Däremot kan man ifrågasätta i vilken utsträckning som den fortsatta förtätningen av innerstaden kan gynna ett gott stadsliv vilken ses förenklat, som en diskurs i två läger där debatten om grönområdets och parker vara eller inte vara i stadsmiljön, och vilket som är mest gynnsamt för samhället utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv det vill säga en hållbar stadsutveckling. Litteraturstudien behandlar också aspekter att tänka på vid gestaltning av offentliga, grön-blå miljöer. Detta har varit viktigt för platsbesök och utformningen.

Platsbesök

Platsbesöket av Kungsholms strandstig gjordes för att undersöka hur, vad och var promenaden behövde för att rustas för ett redan högt och ett beräknat högre besöksstryck. Detta gjorde jag genom att göra platsbesök morgontid och

kvällstid för att se hur jag upplevde Kungsholms strandstig. Att besöka platsen både under dygnets ljusa och mörka timmar gav mycket för min inventering då jag fick se promenaden i ett helt annat ljus om hur platsen upplevs under kvällstid. Inventeringen gjordes också genom att studera kartor och Kungsholmens parkplan. Att studera kartor var givande för att förstå promenadens förhållande till andra delar av staden samt andra grönområden och även att kolla hur trafiken i och omkring Kungsholms strandstig går i förhållande till sträckan.

Flera besök gjordes och var till en början öppna vilket gjorde att jag fick en bred uppfattning om promenaden och kunde börja en känsla för promenadens karaktär. Då jag först gjorde platsbesök och promenerade längs Kungsholms strandstig skapade jag mig ett öppet bild av sträckan och jag tror det var nyttigt att besöka platsen med ett öppet "sinne" för att skapa en snabb och spontan bild av hur promenaden fungerar för att se vad och hur man skulle kunna arbeta med platsen. Befintliga planeringsdokument användes också för att undersöka vad Stockholms stad har inventerat och hur de tänkt utveckla stråket. Detta gav mig viktig information och även mer kött på benen för mitt eget informationsinsamlande.

Besöken gjordes på egen hand och det material som samlats in och sågs som viktiga komponenter är grundade på egna observationer och bedömningar vilket innebär att det är min egen subjektiva uppfattning om platsen. Detta hade istället kunnat göras genom att anordna promenader i större grupper där man tillsammans samlar in material, diskuterar och avgör vilka kvaliteter som Kungsholms strandstig har. Detta hade kunnat ge en mer allmän och bredare bild av platsen och hur den uppfattas och vad som saknas den, vilket skulle kunna ha påverkat resultatet av utformningen i arbetet åt en annan riktning.

Referensobjekt

Att kolla på andra exempel där man har arbetat med vattennära promenader och parker gav mycket för min egen process att utveckla förslag till Kungsholms strandstig. Jag sökte och besökte främst referensobjekt i Stockholmsområdet men även ett i Uppsala. Dessa platser fann jag genom att leta i arkitekturböcker och internet. Valet att göra inspirationsbesöken i Stockholmstrakten berodde främst på tidsbrist, att ta sig till andra platser längre bort hade krävt mer tid, och att studera platser genom bild och text kändes inte som ett alternativ då det utelämnar information om hur platsen upplevs och att jag därmed inte hade kunnat dra några större slutsatser om dessa. De platser som jag besökte upplevde jag dock relevanta och intressanta att kunna ge inspiration till lösningar på hur vattennära promenader och parker kan gestaltas och hur man på olika sätt skapat större tillgång till vattnet. De referensplatser som ligger i samband med promenaden gav också kunskap om hur man har arbetat med

promenadstråk i staden, i dag, på Kungsholmen.

Skissandet

Skissandet var en process av att prova olika formspråk och idéer på lösningar till promenadstråkets delar. Inspiration från referensplatserna blandades med egna erfarenheter och min tolkning av platsen karaktär. Krupinska (2016) beskriver den kreativa och skissande processen som att den är en personlig process. Där man måste hitta sina egna sätt att skissa och generera idéer som känns naturliga eller bekväma för att komma framåt i gestaltungsprocessen.

Jag provade under arbetet att skissa på olika sätt. Jag började skissa digitalt men kände att det var begränsande, här kunde jag inte arbeta flytande på samma sätt som när jag tidigare skissat med penna vilket blev en fördel för arbetets process då jag började skissa med blyerts och tusch.

De gånger jag fastnade försökte jag hitta sätt som skulle få mig att komma igång med fler idéer och fortsätta skissandet. Ibland tog jag en paus från skissandet och bytte från att skissa på en del av promenadstråket till att börja skissa på en annan. Stundom växlade jag mellan det och att bläddra i böcker, kolla på bilder från Kungsholms strandstig och mina besök från referensobjekten för att få inspiration. Detta kan också ha lett till att inspiration från andra projekt har vävts samman i gestaltningen än från de referensobjekt jag besökte.

Till en början gick skissandet ut på att prova olika lösningar och hitta ett formspråk. Jag började skissa mycket med organiska former men allt eftersom började jag hitta formspråket i de befintliga hårdgjorda strukturerna, i de byggda elementen som finns där sedan innan. Målet var att de förändringar jag gjorde skulle tala till det redan befintliga och smälta in.

Skissandet som en metod för att undersöka och hitta lösningar för ett designproblem är en grundläggande del i att utveckla sina förslag, både i plan och i snitt för att undersöka rumsliga nivåförhållanden, här skulle man också kunna komplettera med modellbygge för att skapa ännu större förståelse för de befintliga och bildandet av rumslighet vid promenadstråket.

Jämförelse med liknande projekt

Det vattennära landskapet i staden har blivit en allt viktigare plats att ta tillvara

på runt om i världen (Swierczewska-Pietras 2015). Liksom Kungsholmen som var en gammal industriplats var området vid strandkanten där Kungsholms strandstig ligger idag en plats för industri vid 1800-talet. Detta utvecklades genom förtätning och utbyggnation av Stockholm i etapper till ett det promenadstråk det är idag (Stockholm 2017b) Liknande kan man se i gamla hamn- och industriområden där det finns ett stort intresse för ombyggnationer idag för bostäder, service och ett större rekreation utbud (Braae & Diedrich 2012, Swierczewska-Pietras 2016). Mitt projekt har gått ut på att rusta ett redan väl-använt område, Kungsholms strandstig, och öka dess rekreativsmöjligheter i samband med vattnet i en redan befintlig miljö, med befintliga bostäder och serviceutbud.

Hur dessa omvandlingar av industri- och hamnområden sker på bästa sätt kan diskuteras. Swierczewska-Pietras (2015) beskriver tre lyckade exempel på omvandlingar av vattennära områden. Swierczewska-Pietras menar att noga uttänkta policyer av omvandlingar av gamla hamnområden och flodbäddar i städer där viktiga kriterier beskrivs. Detta menar hon är en väg till att dessa omvandlingsprojekt ska bli lyckade. De kriterier som beaktats kan vara att projektet ämnar ge: soico-ekonomisk återhämtning, ett förebyggande av försämrande infrastruktur och andra försämrade aspekter, ett ökat miljöskydd, att öka potentialen för turism, öka investeringsattraktiviteten och ett förbättrande av regionbilden. Dessa har sedan tolkats på nationell och regional nivå. Dessa omvandlingar har handlat om både arkitektur och miljöerna runt omkring vilket skapat attraktiva och intressanta platser, något som bidragit till ett ökat stadsliv utifrån att ta tillvara på de rekreativa möjligheter som redan finns.

London Docklands är ett området som varit ett gammalt hamnområde, som under större delen av 18- och 1900-talet fungerat som hamnområde och arbetsplats för många Londonbor. Under 1980-talet hade dock de flesta hamnområden i London förlorat sin funktion och det här var början för att dessa hamnomvandlingar skedde. Vissa av dessa projekt ledde till att bli populära bostadsområden och landmärken. Omvandlingen av London Docklands ledde till ett stort intresse för investering, gav många nya arbetsmöjligheter och bostadsmöjligheter samt blev en förutsättning för ett trevligt fritidsmål. Inte minst har omvandlingen fått det gamla hamnområdet att smälta in i den omkringliggande stadsväven och där med blivit en mer integrerad del i staden.

Dock innebär de här projekten som beskrivs av Swierczewska-Pietras (2015), nya byggnader med bostäder och företagsverksamhet, vilket inte varit en del av det projekt som jag har arbetat med. Däremot finns det likheter i att det

redan finns befintliga bostäder i en redan populär och eftertraktad stadsdel i Stockholms innerstad. En upprustning och utveckling av det befintliga promenadstråket är och befinner sig alltså i ett snarlikt läge som är samma som de projekt som är beskrivna av Swierczewska-Pietras (2015), något som skulle kunna visa på att en upprustning av det befintliga stråket med en mer väl gestaltad promenad, med fler uppehållsattraktioner skulle kunna få området att öka i attraktivitet än mer än det är idag. Ett mer attraktivt grönområde skulle kunna bidra med att omkringliggande bebyggelse också skulle gynnas av detta. Man kan också anta att platsen, då det blir en säkrare och mer bekväm sträcka att röra sig genom också bidrar till att fler nyttjar den.

Braae & Diedrich (2012) menar, på ett utformningsmässigt plan, att många av dessa hamnomvandlingsprojekt allt för ofta använder samma typ av utvecklingsstrategi, att det utvecklas på ett sådant sätt att väldigt mycket från den befintliga platsens karaktär och historia raderas för att ge plats åt nya ekonomidrivna eller märkesprofilerade projekt med kontorskomplex, bostadshus för höginkomsttagare och köpcentra. De hävdar alltså att många av omvandlingarna inte tar tillvara på platsens redan befintliga karaktär. Att man tar till vara på värden och utvecklar den till en ny plats men som talar med dess historia, utan alltför ofta har en "tabula rasa"-approach där man börjar med utformningen som om platsen var ett blankt papper.

Braae och Diedrich (2012) lyfter fram Île de Nantes som ett gott exempel där omvandlingen skett så att bevara mycket av det gamla industriella elementen och nya tillägg gjorts för att nå önskad utveckling av platsen, därför har platsen kvar mycket av material och strukturer vilket kan ses som både ekonomiskt och resursbesparande. Omvandlingen av Kungsholms strandstig har således mycket gemensamt med projektet Île de Nantes då upprustningen av promenadstråket inte har handlat om att göra nytt utan utveckla det redan befintliga. De nya tilläggen på promenadstråket smälter in med den befintliga karaktären när det kommer till material och strukturer. De nya tilläggen ger däremot platsen en ny mening.

Förslaget

Syftet med arbetet var att utforma ett förslag för en utveckling för Kungsholms strandstig med tre nedslag. Gestaltningförslaget ska gynna tillgången och där med användningen av promenadstråket kring Kungsholmen, då det redan är

ett populärt promenadstråk att stadsdelen Kungsholmen väntas få en ökad befolkningsmängd. Då städers grönområden är viktiga i många hänseenden ställer detta krav på att grönområdena är av god kvalitet och kan tillgodose invånarna med plats för utomhusaktiviteter.

Målet med examensarbetet var att undersöka hur det befintliga promenadstråket längs Kungsholms strand skulle kunna utvecklas och gestaltas för att möta ett ökat besöksstryck med fokus på tillgång och förutsättningar för att parker används, samt hur man kan arbeta med närheten till vattnet för ökade rekreativvärden. Målet med arbetet var även att få mer erfarenhet av att utforma ett gestaltungs-förslag.

Jag har genom arbetet fått större kunskaper om hur man kan arbeta med att få platser att upplevas mer tillgängliga och hur man på olika sätt kan arbeta med att få större tillgång och högre rekreativvärde av vattnet. Dessa ämnen är dock breda och jag har därför bara haft möjlighet att undersöka olika sätt ytligt än om jag hade valt att till exempel arbeta endast med att tillgängliggöra vattnet eller belysning. Arbetet har dock gett mig mycket nyttiga kunskaper, om processen och hur man sätter ihop ett gestaltungs-förslag.

Förslaget för en upprustning av Kungsholms strandstig resulterade i olika lösningar för att tillgängliggöra fysisk kontakt med vattnet och öka dess rekreativvärde med nedslag på tre områden på promenadsträckan. Kombinationer av de båda frågeställningarna utgjorde förslagen där både tillgången och det ökade besöksstrycket togs i beaktning. Frågorna jag skulle besvara var:

- Vilka gestaltungs-lösningar kan man använda för att tillgängliggöra och skapa större närhet till vattnet och därmed öka vattnets rekreativvärde vid Kungsholms strandstig?

- Hur kan Kungsholms strandstig utvecklas/gestaltas för att möta ett ökat tryck av besökare?

För att människor ska vilja och framförallt kunna uppehålla sig på en plats är det viktigt med utrymme för att stå, sitta och gå (Gehl 2007) detta har skapats genom att förslaget ger mer utrymme för människor att röra sig vid promenaden (breddning och alternativa gångvägar) samtidigt som det också möjliggör att besökaren kan komma närmare vattnet. Den betonggång som följer den smala stenmjölsgången i norra delen av promenaden möjliggör mer utrymme, ett lägre promenadtempo och närhet till vattnet, som även gör det möjligt för de som sysselsätter sig med vattensporter och andra vattenaktiviteter att enkla nå till vattnet. Bryggorna som tillkommer under sträckan utgör även större och mindre samlingsplatser. Betonggången i den norra delen, ger som litteraturstudien visar vara viktiga komponenter för att människor ska trivas - skydd

från trafik, utrymme, plats att sitta och större sensoriskt värde i form av närhet till vattnet.

S:t Erikskajen med sin nya trädrad och förlängda gång- och cykelbana gör att Kungsholms strandstig binds ihop bättre, får ett trevligare och lummigare inslag och att avståndet från trafiken ökar och skärmas av en aning. Gehl menar att viktiga inslag för att skapa attraktiva offentliga miljöer är att de är fria från hot som våld, trafik och avgaser samt andra föroreningar. Då cykeltrafiken separeras från bilvägen en längre sträcka samt att biltrafiken och gc-trafiken skärmas av från varandra med hjälp av en trädrad kan det bidra till en säkrare miljö för gång- och cykeltrafikanter. Trädraden skulle också bidra med att göra promenadstråket till ett grönnare inslag.

Bryggorna ut i vattnet skapar en alternativ gångväg som ökar variationen på promenadstråket. Vattnet kommer närmare och blir en större del av stråket och besökaren får uppleva en annan vy. Då promenadstråket ligger i en nordöstlig riktning faller mycket skugga på promenadstråket från omkringliggande hus. Då bryggan går ut i vattnet kan besökaren här kan nå solens strålar. Detta skulle kunna tänkas öka promenadens rekreativa värden då möjligheterna för variation och en närmare kontakt till vattnet ökar.

Det är svårt att avgöra huruvida förslaget helt uppfyller målet av att bli mer tillgänglig i alla avseenden, då speciellt den estetiska upplevelsen av förslagen. Detta hade krävt en mer objektiv analys av gestaltungs-förslaget. Däremot kan man dra slutsatser om att de nedslag med förbättrad belysning, större avgränsning från trafik med trädrader kan upplevas tryggare än hur där ser ut idag. Även kan man dra slutsatser om att tillgången till fysisk kontakt till vattnet ökar.

Dessa nedslag väntas få ett högt estetiskt uttryck Betram & Rehdanz (2015), beskriver att en viktig preferens för attraktiva stråk är att dessa upplevs vårdade och städade och har låg upplevd brottslighet, vilket platsen väntas kunna ge i större utsträckning efter en upprustning.

Kungsholms strandstig utgör en lång sträcka och den utsatta tiden för examensarbetet har inte tillåtit att ta sig an hela sträckan, utöver det tre nedslagen har även mindre detaljerade förslag för hela sträckan har gjorts.

Referenser

Andersson, T. (2000). Erik Glemme (1905-59) och Holger Blom (1906-96). Andersson, T., Jonstoj, T. & Lundquist, K (red) . Svensk trädgårdskonst under fyra hundra år. Stockholm: Byggförlaget.

Andersson, T. (2013). Norr mälärstrand, Stockholm. Hallemar, D. & Kling, A. (red). Guide till svensk landskapsarkitektur. Stockholm: Arkitektur Förlag AB

Berglund, J., Drougge, Å. & Lindberg, G. (2011). Om landskap. Stockholm: Atlantis.

Boverket. (2007). Bostadsnära natur – Inspiration & vägledning. Tillgänglig: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf [2018-03-04].

Boverket. 2010. Plats för trygghet - Inspiration för stadsutveckling. Tillgänglig: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/plats_for_trygghet.pdf [2018-03-04].

Bertram, C, & Rehdanz, K. (2015). Preferences for cultural urban ecosystem services: Comparing attitudes, perception, and use. Ecosystem Services 12 ss. 187–199.

Braae, E. & Diedrich, L. (2012). Site specificity in contemporary largscale harbour transformation projects. Journal of Landscape Architecture. 7:1. ss. 20-33. DOI: 10.1080/18626033.2012.693778

Dee, C. (2001). Form and Fabric in Landscape Architecture - A Visual Introduction. London & New York: Spon Press.

Eliasson, T. (2013). Belysningsboken. Malmö: Roos & Tegner.

Faskunger, J. (2007). Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Statens folkhälsoinstitut r 2007:3. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/bd4c8de3a04b4d20ac7e0f0385193663/byggda-miljons-paverkan-fysisk-aktivitet.pdf> [2018-03-04].

Faskunger, J. (2008). Samhällsplanering för ett aktivt liv – fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa. Statens folkhälsoinstitut Östersund R 2008:30. Kalmar: Leanders Grafiska AB.

Folkhälsomyndigheten. (2017). Folkhälsans utveckling - Årsrapport 2017. Till-

gänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/9de83d1af6ce-4a429e833d3c8d7ccf85/folkhalsans-utveckling-arsrapport-2017-16136-webb2.pdf> [2018-03-04] .

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington D.C.: Island Press.

Gehl, J. (2007). *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer 6:e udgåvan, 2:a upplagan*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Grahn, P., Stigsdotter, U. (2009). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and Urban Planning*, 94 (2010) ss. 264–275. doi:10.1016/j.landurbplan.2009.10.012

Gustafsson, M. (2017). "Det är dags att utveckla parkkajtypologin". *Arkitekten*. Tillgänglig: <https://arkitekten.se/debatt/det-ar-dags-att-utveckla-parkkaj-typologin/> [2018-03-04] .

Hallemar, D. (2013). *Hornsbergs strandpark, Stockholm*. Hallemar, D. & Kling, A. (red). *Guide till svensk landskapsarkitektur*. Stockholm: Arkitektur Förlag AB.

Hjärt- och lungfonden (2016). Tillgänglig: <http://hjärt-lung.stage.episerverhosting.com/globalassets/riksforbundet-dokument/halsansstig/kartor/kungsholmen.pdf>

Ivarsson, E. (2014). Besvär av stress ökar i arbetslivet. SCB Nr 2014:67. Tillgänglig: https://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Besvar-av-stress-okar-i-arbetslivet/ [2018-03-04].

Jansson, M., Fors, H., Lindgren, T. & Wiström, B. (2013). Perceived personal safety in relation to urban Woodland vegetation – A review. *Urban Forestry & Urban Greening* 12 ss. 127– 133.

Kaplan, R., Kaplan, S. & Ryan, R. L. (1998). *With people in mind: design and management of everyday nature*. Washington D.C.: Island Press.

Kling, A. (2013). *Hornsbergs strandpark, Stockholm*. Hallemar, D. & Kling, A. (red). *Guide till svensk landskapsarkitektur*. Stockholm: Arkitektur Förlag AB.

Krupinska, J. (2016). *Att skapa det tänkta - En bok för arkitektur intresserade*. Lund: Studentlitteratur AB.

Listerborn, C. (2006). *Trygg stad - Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Diss. Göteborg: Chalmers tekniska högskola. <http://cpl.lib.chalmers.se/records/fulltext/349.pdf> [2018-03-04]

Littke, H. (2015). *Planning the Green Walkable City: Conceptualizing Values and Conflicts for Urban Green Space Strategies in Stockholm*.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press

Moström, J (2013). *Världens städer växer allt snabbare*. https://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Varldens-stader-vaxer-allt-snabbare [2018-03-04].

SCB (2008). *Grönytor i tätort - Satellitdata som stöd vid kartering av grönytor i och omkring tätorter*.

Stockholm stad (2008). *Kungsholmens parkplan*. Stockholm.

Stockholm stad (2010). *Promenadstaden*. Stockholm. Tillgänglig: https://vaxer.stockholm.se/globalassets/tema/oversiktsplanen/promenadstaden_oversiktsplan-for-stockholm.pdf [2018-03-04].

Stockholm stad (2015a) *Norrmalm parkplan, del 1- strategier för utveckling av parker och gröna gaturum*. Stockholm. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/Global/Stadsdelar/Kungsholmen/Park,%20natur%20och%20friluftsliv/Parkplan%20Norrmalm%20del%201.pdf> [2018-03-04].

Stockholm stad (2015b). *För- och efterstudie av alternativ cykellösning på Kungsholms Strand*. Stockholm. Tillgänglig: <https://vaxer.stockholm.se/globalassets/projekt/kungsholmen-sdo/kungsholmen/kungsholms-strand/rapport-forsok-kungsholms-strand.pdf> [2018-03-04].

Stockholm stad (2015c). *Norr mälarsstrand, program för upprustning*. Stockholm. Tillgänglig: https://vaxer.stockholm.se/globalassets/projekt/kungsholmen-sdo/kungsholmen/norr-malarstrands-parkstrak/norrmalarstrand_program-far-upprustning-fk-151117.pdf [2018-03-04].

Stockholm stad (2016). Slussen, Gestalttningsprogram 2.0. Stockholm. Tillgänglig: https://vaxer.stockholm.se/globalassets/projekt/sodermalm-sdo/sodermalm/slussen/webbplats/20160427_gestalttningsprogram_webb.pdf [2018-03-04].

Stockholm stad (2017a). Områdesfakta. Tillgänglig: <http://statistik.stockholm.se> [2018-03-04].

Stockholm stad (2017b). Kungsholmens parkplan. Stockholm. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/PageFiles/1387576/Parkplan%20Kungsholmen-Del%201.pdf> [2018-03-04].

Swierzevska-Pietras, K. (2015). Restoring the riverside in a city: an examination of best practices for port revitalisation. Szymańska, D. and Środa-Murawska, S. editors, Bulletin of Geography. Socio-economic Series, No. 29, Toruń: Nicolaus Copernicus University Press, pp. 137–143. DOI: <http://dx.doi.org/10.1515/bog-2015-0030>

White Arkitekter (2015). Brovaktarparken. Tillgänglig: <http://www.white.se/projects/brovaktarparken/> [2018-03-04].

Åström, K. (1993). Stadsplanering i Sverige. Trelleborg: Skogs Boktryckeri AB.